

port où ils devront faire le cabotage.

Dans le but de faciliter la construction des navires, il est ordonné que tout vaisseau en construction pourra être enregistré sous un nom temporaire et devenir une garantie pour toute avance d'argent et de matériaux au constructeur. L'hypothèque ainsi créée sera privilégiée. Bien qu'elle ne confère pas le droit de propriété au créancier, elle lui permet de vendre le navire au nom du propriétaire pour se rembourser de ses avances. Ses droits ne seront pas affectés par la faillite du débiteur.

Dès qu'un vaisseau est construit, il devra être mesuré par un officier nommé à cet effet. Celui-ci donnera un certificat et entrera tous les détails dans ses registres. Le gouverneur en conseil fixera les honoraires qui seront payés pour l'enregistrement et la mesure des vaisseaux.

Telle est, en résumé, la loi soumise par l'Hon. M. Mitchell et adoptée par la Chambre des Communes.

Une autre mesure introduite par le même ministre a donné lieu à une longue discussion et a rencontré beaucoup d'opposition, surtout de la part des représentants des provinces maritimes. C'est celle qui a rapport au pilotage.

Il est peu de questions qui offraient des difficultés plus graves et plus nombreuses. Il faudrait remonter à plus de trente ans pour en faire un historique un peu complet. Avant 1849, les pilotes occupaient à Québec une très mauvaise position. La concurrence acharnée qu'ils se faisaient les uns aux autres les avaient ruinés à demi et les armateurs profitaient de leurs divisions pour les exploiter. En 1849, M. Cauchon, qui était entré depuis peu en Parlement, fit adopter un bill qui créait la Corporation actuelle et qui mettait entre les mains des pilotes la direction de leurs propres affaires. En 1854, un amendement fut adopté qui permettait aux pilotes de partager également entre eux tous les profits de la saison de navigation. Dès lors la concurrence tomba et chacun étant assuré d'avoir ni plus ni moins que les autres, cessa de travailler à supplanter ses confrères. La Corporation accumula des ressources, concentra toute l'énergie de la clause des pilotes dans ses mains et acquit une influence que les marchands et les armateurs entreprirent de ruiner ou d'affaiblir. La chambre de commerce de Québec prit la chose en main et d'année en année M. Fry fit retentir les mêmes plaintes, fit valoir les mêmes griefs et demanda les mêmes remèdes, c'est-à-dire, l'abolition de système de division égale des profits et le retour à la liberté du pilotage.

La Chambre de Commerce de la Puissance appuya ces réclamations et aux deux dernières sessions, adopta des résolutions énergiques en faveur de la modification du système existant.

Enfin le ministre de la Marine résolut d'y faire droit autant que possible. Placé entre le commerce et les pilotes qui avaient en chambre et au dehors des amis également puissants appuyés d'arguments solides, il ne savait trop de quel côté se tourner. Après des négociations qui ont duré deux mois, on s'arrêta à un compromis qui fut accepté par les marchands faute de mieux et par les pilotes crainte de pis.

La seconde lecture de ce bill a donné lieu à une chaude discussion à laquelle prirent part MM. Young, Holton, Mitchell, Langlois, MacKay, Doull, Fortin, Fournier, Fiset, etc., etc. Elle a été adoptée sans division ainsi que la troisième lecture qui eut lieu samedi.

Les principales clauses sont celles qui maintiennent la corporation des pilotes et ses pouvoirs, légal partage des profits et le tarif de 1864 pour trois ans, ainsi que celle qui abolit le pilotage compulsoire. Il n'y a pas de doute que cette mesure sera adoptée par le Sénat et qu'elle sera bientôt devenue loi.

M. Carter, député de Brome, province de Québec, a introduit un bill pour autoriser l'incorporation des chambres de Commerce dans l'étendue de la Puissance sans un recours au Parlement. Il déclare tout simplement que les personnes qui désirent se constituer en Chambre de Commerce, au nombre de pas moins de 25, devront en faire la déclaration par écrit, l'attester de leur signature, faire reconnaître ce certificat par un notaire, ainsi que leur sceau et leur nom de corporation. Il sera transmis au Secrétaire d'Etat qui en tiendra registre.

Les personnes ainsi formées en corporations auront tous les pouvoirs et les privilèges qui se trouvent détaillés dans les chartes particulières des chambres de commerce existantes dont les clauses sont copiées mot pour mot.

Comme vous voyez, la procédure est fort peu compliquée. Il est douteux seulement que le bill puisse devenir loi durant cette session, car l'heure est si avancée et il reste encore tant de mesures ministérielles à passer que les quelques jours qui restent ne seront point de trop.

L'Hon. Ministre de la Marine et des Pêcheries vient de faire adopter une mesure qui, espérons-le, atteindra en partie du moins le but que se propose son auteur. Il s'agit de réprimer l'embauchage et la détention des matelots dans les ports de mer

de la Puissance. Le système d'embauchage à pris à Québec surtout des proportions effrayantes. Les *Crimps* ne reculent devant aucun crime et durant la dernière saison de navigation plusieurs meurtres ont été commis par eux.

C'est en vain que l'on a essayé de pallier sous prétexte de nécessité les horreurs qui ont été commises. Ces scènes sont une disgrâce pour une ville et pour un pays tout entier. Chacun est intéressé à le faire disparaître et les moyens les plus énergiques ne doivent pas faire reculer devant l'accomplissement d'un devoir.

Il y a maintenant devant la chambre un projet de loi qui intéresse hautement le commerce du Canada en général et celui du port de Montréal en particulier. Il s'agit ni plus ni moins que de la création d'une ligne régulière de steamers entre le Canada et les Indes Occidentales, spécialement les Iles de Cuba et de Porto Rico.

Il s'est formé une compagnie qui demande un acte d'incorporation et le droit de posséder des vaisseaux et de les faire naviguer entre les ports canadiens et ceux des Antilles. Elle s'appelle "*La compagnie des steamers de la malle Royale des Indes Occidentales*." Les directeurs provisoires sont l'Hon. John Young, l'Hon. James Ferrier, MM. David Torrance, Thomas Cramp et Robert Esdaile, de Montréal, M. J. G. Ross, de Québec et M. James Domville de St. Jean, N. B. Le capital est fixé \$1,000,000, divisé en mille actions de \$1000 avec pouvoir de le porter à \$2,000,000. Le siège principal d'affaires sera à Montréal.

L'Hon. John Young a introduit un bill incorporant "*la Compagnie d'Assurance royale du Canada*." Les pétitionnaires nommés dans l'acte sont l'honorable John Young, Louis Alphonse Boyer, Thomas Caverhill, Benjamin Lyman, Jacques Félix Sincennes, Andrew Robertson, James Cratheru, William Workman, Joseph Rozaire Thibeau, John Duncan, Edward R. Greene, John Adams Perkins, Alfred Perry, Joseph Barsalou, Edward Goff Penny, Jonathan Hogdson, R. Jos. Reekie, John Grant, Henry Bulmer, William McNaughton, James Benny, Henry Lyman, James Donnelly, Samuel H. May, James Coristine, James Popham, William Rodden, Walter MacFarlane, William O'Brien, Andrew Wilson, Henry Mulholland, Alexander Buntin, et Ths. Tiffin, écuirs, tous de la cité et du district de Montréal.

Le capital est fixé à \$5,000,000.00 divisée en 50,000 parts de \$100.00.

Le bureau principal d'affaires sera à Montréal, mais la compagnie pourra éta-