

13 mai 1873

commissaires, en vue de tisser ces indispensables liens commerciaux. L'étranger doit être informé sur nos produits et installations. Nous avons ici les matières premières et les compétences voulues pour fabriquer divers articles demandés dans les Indes occidentales. La maison Drum, de Québec, par exemple, fabrique des meubles meilleur marché que ne pourraient en produire les États-Unis, dont les échanges avec le Brésil dans ce secteur sont importants.

L'hon. M. CAMPBELL affirme que le gouvernement n'a pas été tout à fait aussi nonchalant à ce sujet que le croient ses collègues du Nouveau-Brunswick et de Montréal. Au moment de la publication de ce rapport, ou peu après, l'île de Terre-Neuve semblait sur le point d'entrer dans la Confédération. Entre autres conditions, elle proposait la création d'une ligne maritime entre l'île et les Indes occidentales, et entre Terre-Neuve et le Québec, et nous pensions alors que nous devrions profiter de cette demande pour donner suite aux recommandations des commissaires qui avaient visité les Indes occidentales. Le projet a été différé d'un an ou plus, parce que nous ne voulions pas établir cette ligne avant l'entrée de Terre-Neuve dans l'Union. Un an ou deux plus tard, l'île n'étant toujours pas entrée dans la Confédération, on a tenté de nouveau de créer des liaisons avec les Indes occidentales, mais on a découvert qu'il faudrait engager des dépenses considérables. Il a communiqué avec les Allan à ce sujet et correspondu avec la compagnie Inman, pour apprendre qu'une ligne maritime entre n'importe quel port de la Puissance et les Indes occidentales ne pourrait pas fonctionner sans un subside de £1,000 le voyage. Demerara et la Barbade ont proposé de payer chacune \$6,000 par année, mais ce ne serait qu'une petite partie du coût global. Toutefois, si Terre-Neuve était entrée dans la Confédération et avait exigé cette ligne maritime, nous aurions poursuivi cette entreprise. Mais dans ces conditions, son coût nous a dissuadés. Très peu de temps après aussi, on s'attendait quelque peu à la création d'une ligne reliant Cuba sous pavillon espagnol; néanmoins, il est tout à fait disposé à accepter une petite partie du blâme adressé au gouvernement. Il y a peut-être eu un peu de retard. Il fallait cependant agir avec prudence dans cette affaire. Si son collègue (M. Ferrier) donne suite à son bill, et établit cette ligne, il recevra de l'aide du gouvernement, dans la mesure du possible. (*Acclamations.*)

Le bill est lu pour la deuxième fois et renvoyé en comité.

L'hon. M. AIKINS propose la deuxième lecture du bill sur les poids et mesures, qui a pour but de fixer un étalon des mesures de longueur, de poids et de capacité, facilitant ainsi l'inspection des poids et mesures en général. L'usage et la législation en vigueur dans ce domaine sont loin d'être satisfaisants dans la Puissance, ce qui ne rend pas justice à l'intelligence de nos concitoyens, ni à notre position commerciale. À notre connaissance, il n'y a jamais eu plus de deux séries de poids authentiques dans la Puissance, l'une dans le Bas-Canada, datant de 1795, qui a été détruite dans l'incendie du Parlement dans cette province, et une autre dans le Haut-Canada, adoptée en 1825, et toujours en vigueur. Par suite de l'usure par frottement, les petits poids n'ayant pas été vérifiés depuis lors,

l'étalon n'est pas ce qu'il doit être. On a obtenu de Londres une copie des poids étalons, et en le comparant aux poids du Québec dans l'une des divisions de Montréal, on a découvert que les petits poids étaient plus légers : celui d'une livre, de 22 grains et demi, celui de 2 livres, de 32 grains et demi, et celui de 4 livres, de 62 grains et demi. L'usage constant de ces petits poids dans le commerce a entraîné de graves erreurs. Ce bill cherche à remédier à ces lacunes. Pour ce qui est du grand cent, en Colombie-Britannique, on utilise 112 livres, ce qui signifie 2,240 livres la tonne, alors que dans les autres provinces, on a 100 et 2,000 livres respectivement. Ce qui est vrai pour les poids l'est aussi pour les mesures de capacité. On a constaté que le gallon légal est très grand, tandis que les petits récipients ne contiennent pas vraiment ce qu'ils sont censés contenir. Le bill comblerait aussi cette lacune. Le gallon impérial remplacerait le gallon américain. Il est facile de passer de l'un à l'autre. Le gallon impérial contient un cinquième de plus que le gallon américain; la conversion ou les calculs ne posent donc aucune difficulté. Le nouveau système est mieux adapté à nos besoins que celui proposé il y a un an ou deux dans le bill qui n'est pas devenu loi.

L'hon. M. WILMOT : Vous proposez d'établir le système impérial de poids et mesures?

L'hon. M. AIKINS : Oui.

L'hon. M. WILMOT : Au Nouveau-Brunswick, c'est ce que nous avons.

L'hon. M. WARK : Mais vous n'avez pas le gallon impérial.

L'hon. M. AIKINS : Plusieurs provinces ont des systèmes légalisés, mais non vérifiés, de poids et mesures.

L'hon. M. WILMOT déclare que le Nouveau-Brunswick a déjà tout prévu.

L'hon. M. RYAN félicite le gouvernement de la présentation de ce bill très important, de même que le pays, qui jouira d'un système uniforme de poids et mesures. Les mesures de capacité impériales seront désormais utilisées dans tout l'Empire. Les mesures d'inspection sont aussi précieuses; en effet, les poids ont beau être exacts quand ils sont tout neufs, leur détérioration est constante, et si on ne les vérifie pas régulièrement, il peut y avoir des pertes considérables de poids. Il croit pouvoir aussi congratuler cette Chambre pour cette mesure, car tout ce projet de revérification ou de réorganisation de nos poids et mesures est attribuable au Sénat. (*Bravo!*)

L'hon. M. CAMPBELL : À mon collègue lui-même. (*Bravo!*)

L'hon. M. RYAN : Non, à un comité que, hélas, craint-il, il a oublié. (*Bravo! et rires.*) Un comité spécial nommé en mars 1870 a présenté en mai 1870 un rapport qui a d'ailleurs été adopté. Il a étudié la question des poids et mesures en général, en liaison aussi