

*Quest. 68.* A l'exception de la création de nouvelles agences, ou de la discontinuation de bureaux inutiles, il n'y a pas eu dans le système de changements recommandés par vous et adoptés par le gouvernement en 1842?—Non.

*Quest. 69.* Avez-vous jamais, avant ce jour, comparu devant un comité du parlement sur la question de l'émigration?—Jamais, à moins que l'on ne veuille considérer comme tel l'enquête sur l'administration de la station de la Quarantaine à la Grosse Isle en 1847. Cette enquête fut néanmoins strictement limitée à la question de la Quarantaine. Il me sera peut-être permis de dire ici que j'ai été interrogé devant un comité nommé par Lord Durham en 1838, et que le témoignage que je donnai en cette circonstance se trouve dans l'appendice du rapport de Lord Durham, publié par la Chambre des Communes.

*Quest. 70.* Est-ce que les lois qui régissent votre département ont été modifiées depuis l'union?—L'acte impérial des passagers a été plusieurs fois amendé et ses dispositions étendues. Les actes impériaux sont 12 Vict., ch. 6, 15 et 16 Vic., ch. 44, 18 et 19 Vict., ch. 119. L'acte provincial a aussi été sept fois amendé et modifié, et est aujourd'hui rendu applicable aux cas non prévus auparavant. Ci-suivent les actes provinciaux sur le sujet, 4 et 5 Vict., ch. 13, 11 Vict., ch. 1, 13 et 14 Vict., ch. 3, 14 et 15 Vict., ch. 3, 14 et 15 Vict., ch. 68, 16 Vict., ch. 86, 22 Vict., ch. 3. Antérieurement à l'union, comme je l'ai dit plus haut, il n'y avait pas de fonds de perçus ou distribués par l'intermédiaire du département de l'émigration. Depuis la passation de l'acte provincial de 1840, et les modifications du système en 1842, en ma qualité d'agent en chef, j'ai été responsable de toutes les dépenses ordinaires liées à l'émigration, et j'en ai rendu compte aux départements. Les devoirs et la responsabilité de ma charge n'ont ainsi fait que s'accroître sur une grande échelle; et à Québec, la mise en vigueur de l'acte impérial des passagers impose des devoirs très onéreux, et demande une attention vigilante pendant toute la saison de la navigation.

*Quest. 71.* Comment a fonctionné l'acte 11 Vict., ch. 1?—L'effet de l'acte a été entièrement nul à l'égard de la disposition qui obligeait à la remise du droit aux passagers se rendant aux États-Unis; et, en outre, l'augmentation considérable de la capitation a été cause de beaucoup de mécontentement parmi les propriétaires de navires, les patrons et les consignataires. Conséquemment, en 1849, l'acte fut amendé, la clause relative aux personnes qui se rendaient aux États-Unis en fut biffée, et la taxe réduite à sept chelins et six deniers courant par chaque adulte, et à trois chelins et neuf deniers pour les mineurs; mais tous les enfants au-dessous de cinq ans furent entièrement exemptés de tout droit.

*Quest. 72.* Quel fut l'acte législatif passé ensuite sur le sujet?—Des actes furent passés en 1851, 1853 et 1858. L'acte de 1858 établissait la taxe uniforme de cinq chelins sur tous les passagers au-dessus d'un an. Cet acte est encore en vigueur.

*Quest. 73.* Êtes-vous d'avis que l'augmentation ou la diminution de la capitation donne lieu à une augmentation ou à une diminution correspondante dans le prix des passages?—Je ne pense pas qu'elle produise un changement correspondant dans les prix. Ces derniers sont fixés de l'autre côté de l'Océan en tenant compte de la demande de passage, de la concurrence parmi les navires à passagers, ainsi que d'autres considérations qui sont d'une plus grande importance pour les propriétaires des navires que la question du montant de la taxe prélevée ici. Par exemple, tous les navires à passagers doivent avoir un jour fixé pour leur départ;—et si ce jour là leur liste n'est pas remplie, ils consentent fréquemment à une réduction des prix fixés d'abord dans le but d'engager les passagers à s'embarquer. J'ai connu des passagers dans le même navire qui ont payé dans les mêmes chambres des prix variant de 25 à 40 pour cent. Dans le cas d'une grande concurrence pour un nombre limité d'émigrants, les navires donnent souvent le passage pour des prix bien peu en rapport avec les dépenses occasionnées par le service qu'ils s'engagent à remplir; et en dernier lieu, il y a les obligations auxquelles s'exposent les navires en se plaçant sous l'opération des actes des passagers, qui influencent les propriétaires dans l'établissement de leur prix bien plus encore que le montant de la taxe directe sur l'émigré débarqué. Sous ces circonstances, l'on ne saurait supposer qu'un changement dans le taux de la taxe doive nécessairement produire un changement correspondant dans le prix des passages. En même temps, je pense que comme une taxe, quel qu'en soit le montant, forme nécessairement un élément dans le coût du service fourni par le navire, elle doit toujours, sous des circonstances égales, ajouter *pro tanto* au prix que l'on demande au passager.