

Le Négociant Canadien

MONTREAL, JEUDI, 27 MARS 1873.

PARLEMENT FEDERAL.

(Correspondance particulière du *N. Canadien*.)

Ottawa, 25 Mars 1873.

Le fait le plus remarquable de la semaine qui vient de s'écouler est l'adoption par la Chambre des Communes de la résolution qui abolit la Maison de Trinité de Montréal, transfère ses pouvoirs à la commission du Havre, réorganise celle-ci de manière à donner au commerce une influence suffisante dans sa direction et étend les limites du Havre jusqu'à l'Église de la Longue Pointe.

C'est vendredi soir que cette mesure a été adoptée en comité général sans qu'il se soit élevée dans la chambre une seule voix pour s'y opposer.

Le seul regret qui a été exprimé a été que le port de Québec ne fut pas mis sur le même pied que celui de Montréal.

Voici le texte même de la résolution de l'Hon. Ministre de la Marine :

Qu'il est expédient d'abolir, à partir du 1er juillet prochain, la corporation de la Maison de la Trinité de Montréal, et de transférer ses pouvoirs et propriétés (avec certaines exceptions) à la corporation des commissaires du havre de Montréal.

Qu'il est expédient d'augmenter le nombre des membres de la corporation en dernier lieu mentionnée, et d'établir, d'autres dispositions pour la représentation des intérêts commerciaux et maritimes dans cette corporation ; et aussi d'étendre les limites du dit havre vers l'est jusqu'à l'Église de la Longue Pointe, et de donner à la dite corporation le pouvoir d'emprunter une autre somme d'argent pour l'amélioration du dit havre ; et aussi de créer par l'Acte qui sera passé pour les fins susdites un nouveau tarif des droits qui pourront être perçus par la dite corporation sur les navires se servant des quais et propriétés de la dite corporation et sur les marchandises débarquées sur ces quais ou propriétés ou expédiées de ces quais ou propriétés.

Vous voyez que les vues du commerce de Montréal sont pleinement emboîtées par le ministère et que les représentations des organisations de Montréal sont eulfu accueillies avec faveur.

La direction des pilotes pa se sous le contrôle du gouvernement et un nouveau tarif sera mis en force à la date du 1er juillet prochain.

L'Hon. M. Mitchell a fait adopter une résolution obligeant les propriétaires ou les expéditeurs à inscrire sur les ballots le nom de leur marchandise. Cette mesure

est prise dans le but de faire savoir le caractère des objets expédiés et de mettre en garde contre les périls du transport des marchandises dangereuses. M. McKenzie ne croit pas que cette mesure puisse s'appliquer au transport de l'huile de pétrole.

M. Cartwright a posé au ministre des finances les quatre questions suivantes :

1o. Quel est le montant pour lequel il a vendu des lettres de change entre le 15 janvier et le 1er mars dernier ?

2o. Pour quelles fins les dites lettres de change ont elles été vendues et si la dite vente était nécessaire pour subvenir à des engagements immédiats ?

3o. Qu'a-t-on fait du produit de la dite vente, et en a-t-on déposé une partie dans les diverses banques de la Puissance, et si oui, à quel taux d'intérêt et à quelles conditions ?

4o. Si les dites lettres de change ont été tirées sur des fonds actuellement entre les mains des agents de la Puissance à Londres, ou sur des sommes au crédit de la Puissance ?

L'Hon. M. Tilley répondit qu'à la fin de l'année le gouvernement constata que l'emprunt pour la construction du chemin de fer intercolonial était épuisé, et il se trouvait dans l'alternative de placer sur le marché la balance de cet emprunt ou de se créer autrement des ressources. Il ne jugea pas à propos de recourir à la première à cause de l'état de gêne du marché monétaire. C'est pourquoi il écrivit aux agents financiers du Canada en Angleterre pour savoir quel montant ils pourraient avancer au Canada sur la garantie des emprunts qui seraient placés pour le chemin intercolonial et l'achat des territoires du nord-ouest. Ils répondirent qu'ils avanceraient n'importe quelle somme à 4 p. 100 ou au taux d'escompte de la Banque d'Angleterre, s'il était plus élevé.

Le gouvernement avait payé entre le 1er juillet 1872 et le 1er février 1873, \$3,500,000 pour l'intercolonial et \$1,500,000 pour l'achat du nord-ouest, à même les revenus ordinaires du Canada. Vers le milieu de février, il résolut de se rembourser en profitant des offres reçues. Et comme la demande de change était alors extrêmement considérable, il vendit à huit banques des traites sur les agents financiers du gouvernement pour £800,000 sterling et reçut, outre 4 p. 100 d'intérêt de profit, \$20,000 comme prime.

C'est-à-dire, pour réduire les choses à leur plus simple expression : Que le gouvernement a emprunté à 4 p. 100 une somme qu'il a prêtée à 5 et qu'il a réalisé en primes un autre montant de quinze à vingt mille dollars.

M. Cartwright a attiré l'attention de la chambre sur une autre question très-importante, celle d'établir la route la plus

courte et la plus avantageuse possible pour le transport des mailles et des passagers entre l'Amérique et l'Europe.

Il a proposé de confier à un comité spécial composé de MM. Young (de Montréal), Young (de Waterloo), Cartwright, Anglin, Campbell et MacKay la mission d'étudier la question de savoir s'il ne serait point possible d'établir une voie ferrée entre Halifax et l'Île du Cap Breton et de jeter un chemin de fer à travers l'Île de Terre-Neuve, de manière à faire St. Jean, capitale de cette île, le terminus de la navigation océanique entre l'Europe et le continent américain.

Ce projet qui a frappé beaucoup de monde par sa hardiesse et sa nouveauté, n'est pas étranger aux lecteurs du *Négociant Canadien*. Dès le troisième numéro de sa première année—26 octobre 1871—il publiait un article sur le chemin de fer européen et nord-américain qui s'étendait assez longuement sur la ligne projetée et en faisant ressortir les avantages. Il est probable que sous les circonstances cet article sera très intéressant, c'est pourquoi j'en transcris ici la partie la plus importante.

Parlant du chemin de fer européen et nord-américain, le *Négociant* disait :

Ce n'est pourtant encore qu'un anneau dans une grande chaîne destinée à révolutionner les voyages océaniques. Il s'agit maintenant de la construction d'une voie ferrée d'Halifax au cap Breton, et d'une autre à travers la longueur entière de l'Île de Terre-Neuve.

St. Jean de Terre-Neuve n'est qu'à 1600 milles des côtes de l'Irlande. C'est un trajet de quatre jours et demi. On évite tous les récifs des côtes qui ont été fatals à tant de navires américains et canadiens. Un capitaliste a écrit à ce sujet au *World* de New-York :

Nous aurions en ce cas la route la plus courte et la plus sûre pour le fret et les passagers entre l'Europe et l'Amérique, à travers notre île. La distance entre St. Jean et Valentia, Irlande, n'est qu'un peu plus de 1600 mille. De là, si les steamers peuvent faire ce trajet en quatre jours et demi à cinq jours. La traversée océanique propre deviendrait une petite affaire entraînant pas plus de risques que celle de la Manche. Les dangers provenant de la brume et des récifs qui bordent les milliers de milles des côtes américaines et à cause desquels tant de vaisseaux ont péri, seraient évités. Après une course de quatre à cinq jours, les passagers d'Europe venant à St. Jean, sauteraient dans un convoi, jouiraient du plaisir de contempler un pays nouveau très pittoresque, et en 24 heures arriveraient à Shippegan où un embranchement du chemin de fer intercolonial les expédierait en tout endroit du Canada ou des États-Unis en quelques heures. Et ce n'est pas un roman, M. Fleeming, cet ingénieur distingué, a été