

HF

298

C447 RAPPORT ANNUEL

1889-90

DE LA

CHAMBRE DE COMMERCE DE QUÉBEC

POUR

1889-90



QUÉBEC
IMPRIMERIE DE L. J. DEMERS & FRÈRE
30 — Rue de la Fabrique — 30

1890



CHA

VIOTC

F.-X.
Forsyth
J.-E. M
Wm. R

Wm.
glois, G
Pherson
Tarte et

LISTE DES OFFICIERS ET DES MEMBRES
DE LA
CHAMBRE DE COMMERCE DE QUEBEC
POUR
1889-90

RICHARD TURNER,

Président;

VICTOR CHATEAUVERT,

1er vice-président;

HERBERT M. PRICE,

2e vice-président;

S. SLOANE BENNETT,

Trésorier.

MEMBRES DU CONSEIL

F.-X. Berlinguet, Thos. Brodie, lieutenant-colonel J. Bell
Forsyth, Edouard-B. Garneau, N. Garneau, Félix Gourdeau,
J.-E. Martineau, Octave Migner, Edouard Morin, M. D.,
Wm. Rae, Barthélémi Verret et E. Harper Wade.

COMMISSION DES ARBITRES.

Wm. Brodie, S.-J. Demers, Félix Gourdeau, C.-A. Lan-
glois, Gaspard LeMoine, J. C. McLimont, W. M. Mac-
Pherson, J.-E. Martineau, Simon Peters, J. Ritchie, Israël
Tarte et Philippe Vallières.

COMMISSIONS PERMANENTES.

COURTAGE.—D. Arcand, H.-A. Bedard, E.-H. Duyal, Hans Hagens, E. Langlois et Owen Murphy.

FRETS.—E. H. Wade, président ; B. Verret, E. M. Lennon, V. Châteauvert, R. Turner, R. Audette, Thos. Brodie, Wm. Shaw, E.-B. Garneau et Auguste Carrier.

PEAUX ET CUIRS.—T. A. Piddington, président ; Elz. Falardeau, F. Gourdeau, O. Poliquin, C. Rochette, C.-E. Roy et D. Guay.

CHAUSSURES.—Hon. G. Bresse, président ; H. Griffith, J. E. Woodley, W. H. Polley, J. Ritchie, W. A. Marsh, O. Migner, L. Bilodeau et J.-S. Langlois.

BOIS DE CONSTRUCTION.—E. H. Wade, président ; F. Billingsley, T. Beckett, J. H. Clint, H. M. Price, John Breakey, S. H. Dunn et C. G. Davies.

AFFAIRES DE MARINE. — Wm. Rae, Alex. Fraser, J. A. Maguire, Geo. T. Davie, F. Gunn, Wm. MacPherson et T. Beaulieu.

CONSTRUCTIONS.—Simon Peters, président ; Chs. O'Leary, F. De Varennes, Thos. Pampalon, E. Matte et A. Charlebois.

FARINES ET CÉRÉALES. — F. Kérouac, président ; Thos. Brodie, Wm. Carrier, John Glass, E. M. Lennon, G. LeMoine, F. Pennée et G. Tanguay.

NOUVEAUTÉS, COMMERCE DE GROS.—Joseph Hamel, président ; honorable I. Thibaut, Jos.-A. Amyot, E.-B. Garneau, J. C. McLimont, Elz. Pelletier et O.-E. Gauvreau.

NOUVEAUTÉS, COMMERCE DE DÉTAIL.—Némèse Garneau, président ; Théophile Béland, F.-X. Lepage, L.-A. Bergevin, Lucien Bernier, Chs Villeneuve et P.-J. Côté.

ÉPICERIES.—T. Ledroit, président ; Alph. Letellier, C.-A. Langlois, Montefiore Joseph, N. Turcotte et Misaël Thibaut.

MA
S.-J.
F.-X.
PO
lier, G
QU
J.-E.
BAN
Lafran

BOE
Wm. I
POIS
grew, C
BLÉ
Carrier
CUIR
Rochet
BEU
Petitgr
FAR
Carrier
PERI
T. Pidd
PETR
M. Thi
POID
Thibau
MES
Sharple

MANUFACTURES.—G.-Elie Amyot, président; C.-E. Dubord, S.-J. Demers, C. Bellerive, J.-H. Gignac, T. S. Hetherington, F.-X. Dussault, Edson Fitch et Geo. Paré.

POISSON ET HUILES.—Alex. Fraser, président; Alph. Letellier, G. LeMoine, G. Tanguay et A. F. Hunt.

QUINCAILLERIE.—Erskine Scott, président; Geo. Lefavre, J.-E. Martineau, Achille Picher et Wm Shaw.

BANQUES.—A. Thomson, président; John C. More, P.-G. Lafrance et P.-B. Dumoulin.

COMMISSIONS D'EXAMINATEURS.

BEUF ET LARD.—G. LeMoine, E. M. Lennon, G. Tanguay, Wm. Brodie et Wm. Carrier.

POISSON ET HUILES DE POISSON.—G. LeMoine, Chs. Petitgrew, G. Tanguay, Robert Brodie et Alex. Fraser.

BLÉ ET AUTRES GRAINS.—F. Kérouac, G. LeMoine, Wm. Carrier, E. M. Lennon et Wm. Brodie.

CUIRS.—C.-E. Roy, T. A. Piddington, John Ritchie, Cléop. Rochette et Désiré Guay.

BEURRE.—F. Gunn, Jos. Hamel, E. M. Lennon, Chs. Petitgrew et W. McWilliam.

FARINES.—G. LeMoine, W. Brodie, T. Hetherington, W. Carrier et F. Kérouac.

PERLASSE ET POTASSE.—A. J. Maxham, Wilfrid Maheux, T. Piddington, Robert Brodie et M. Coveney.

PETROLE.—A.-E. Vallerand, A.-J. Turcotte, F. T. Thomas, M. Thibaudeau et N. Turcotte.

POIDS, MESURES ET JAUGE.—O. Murphy, T. Ledroit, M. Thibaudeau, Alph. Letellier et F.-X. Bélanger.

MESURAGE DE BOIS.—R. R. Dobell, Amos Bowen, John Sharples et Andrew Thomson.

COMMISSIONS SPÉCIALES.

TRAVAIL.—T. Ledroit, John Sharples, Wm. Rae, E. H. Wade, F. Billingsley, O. Murphy, Thos. Beckett et C. G. Davies.

FAILLITES.—T. Ledroit, R. Turner, E.-B. Garneau, B. Verret, R. Audette, H.-A. Bédard, D. Arcand et Dr Morin.

NAVIGATION D'HIVER.—Wm. Rae, E. Morin, M. D; L.-J. Demers, F. Kérourac, R. R. Dobell, J. Burstall, F.-X. Berlinguet, B. Verret, H. M. Price, J. Sharples, et G. Lemoine.

PONT A QUÉBEC.—T. Ledroit, R. Turner, F.-X. Berlinguet, S. Peters, F. Billingsley, L.-J. Demers, S.-J. Demers et E. Morin, M. D.

COMMERCE D'EXPORTATION DE BÉTAIL.—Lt-Col. J. B. Forsyth, R. R. Dobell, F. Gourdeau, J.-E. Martineau, B. Verret, H. M. Price et V. Châteaufort.

COMMISSION DU HAVRE.

R. R. Dobell, réélu commissaire par le conseil le 5 août 1889, pour trois ans expirant le 1er août 1892.

MEMBRES DE LA CHAMBRE.

Amyot, G. Elie,	Québec.	Bédard, J. E.,	Québec,
Amyot, Geo. E.,	"	Béland, Théophile,	"
Amyot, Jos. A.,	"	Bélangier, Ed.,	"
Andrews, Aug. J.,	"	Bellerive, Charles,	"
Andrews, F. H., jur.,	"	Bennett, S. Sloane,	"
Andrews, F. H., snr.,	"	Berlinguet, F. X.,	"
Arcand, Dosithee,	"	Bernard, F. X.,	"
Audette, Rodolphe,	"	Bernier, Lucien,	Québec.
Auger, Amédée J.,	"	Berry, M. B.,	"
Baillargeon, Jules,	Québec.	Billingsley, F.,	"
Baldwin, W. A. C.,	"	Bilodeau, Louis,	"
Barrow, E. C.,	"	Bilodeau, P. A. I.,	"
Beaulieu, Timolais,	Lévis.	Blais, Ed.,	"
Beckett, Thomas,	Québec.	Boisvert, L. A.,	"
Bédard, Henry A.,	"	Borland, George,	"
		Boswell, V.,	"

Breakey,
Bresse, E.
Brodie, E.
Brodie, J.
Brodie, V.
Burstall,

Carrell, J.
Carrier, J.
Carrier, V.
Cassels, J.
Chalifour
Charleboi
Châteauf
Clint, J. I.
Côté, P. J.
Cream, D.
Croteau, J.

Dauphin,
Davies, C.
Davie, Geo.
D'Auteuil,
Dayet, M.
Demers, A.
Demers, L.
Demers, S.
Déry, P.,
De Varenne,
Dion, J. B.

Dobell, R.
Drolet, Jea
Dubeau, J.
Dubord, C.
Dumoulin,
Dunin, Stus
Dupuis A.
Duquet, Cy
Dussault, F.
Duval, E. I.

Evans, L.,

Fitch, Edso
Foote, John
Forsyth, Lt.
Fraser, Alex
Fraser, Wm
Fréchette, C.

Gagnon, An
Garneau, Ed
Garneau, He
Garneau, N.
Garneau, F.

	Breakay, John,	Québec.	Gauthier, Joseph,	Québec.
	Bresse, Hon. G.,	"	Gauvreau, O. Ed.,	"
m. Rae, E. H.	Brodie, Robt.,	"	Gervais, L. B.,	"
ckett et C. G.	Brodie, Thos.,	"	Gignac, J. H.,	"
	Brodie, Wm.,	"	Gilmour, John,	"
	Burstall, John,	"	Gingras, Arthur,	"
			Gingras, Jos.,	"
Garneau, B.	Carrell, James,	Québec.	Gingras, Philippe,	"
et Dr Morin.	Carrier, Auguste,	Lévis	Giroux, Edmond,	"
	Carrier, William,	Québec.	Glass, John,	"
M. D; L.-J.	Cassils, John,	"	Gourdeau, Félix,	"
F.-X. Berlin-	Chalifour, Onésime,	"	Greene, S. T.,	Lévis.
t. Lemoine.	Charlebois, Alphonse,	"	Grenier, Eutrope,	Québec.
	Châteauvert, Victor,	"	Grenier, Hector,	"
	Clint, J. H.,	"	Grenier, J. B. A.,	"
X. Berlinguet,	Côté, P. J.,	"	Griffith, Henry,	"
F. Demers et	Cream, Daniel,	"	Quay, Désiré,	"
	Croteau, L. A.,	"	Gunn, F.,	"
	Dauphin, H. A.,	Québec.	Hagens, Hans,	Québec.
	Davies, C. G.,	"	Hall, P. Paterson,	"
Vol. J. B. For-	Davie, Geo. T.,	Lévis.	Hamel, Ernest,	"
au, B. Verret,	D'Autueil, P. C.,	Québec.	Hamel, Jos.,	"
	Dayet, M. J.,	"	Hamel, Théo.,	"
	Demers, A. G.,	"	Hansen, A. K.,	"
	Demers, L. J.,	"	Hardy, N. S.,	"
	Demers, Sauveur J.,	"	Hethrington, T. S.,	"
	Déry, P.,	"	Hunt, Arthur F.,	"
	DeVarennas, Ferd.,	"		
	Dioh, J. B. M.,	"	Jacot, Emile,	Québec.
seil le 5 août	Dobell, R. R.,	"	Jacques, Octave,	"
	Drolet, Jean,	"	Jalbert, G.,	"
	Dubeau, J. B. Z.,	"	Jalbert, W.,	"
	Dubord, O. E.,	Villa Mastal.	Joseph, Andrew,	"
	Dumoulin, P. B.,	Québec.	Joseph, Montehore,	"
	Dunn, Stuart H.,	"		
	Dupuis, A. B.,	"	Kérouac, F.,	Québec.
Québec,	Duquet, Cyrille,	"	King, James,	"
"	Dussault, F. X.,	"		
"	Duval, E. H.,	"	Lafrance, P. G.,	Québec.
"			Laliberté, J. B.,	"
"	Evans, L.,	Québec.	Langlais, J. A.,	"
"			Langlois, C. A.,	"
"	Fitch, Edson,	Québec.	Langlois, Eusèbe,	"
"	Foot, John J.,	"	Langlois, J. S.,	"
Québec.	Forsyth, Lt. Col. J. B.,	"	Laurent, Pierre,	"
"	Fraser, Alex.,	"	Lavigne, Arthur,	"
"	Fraser, Wm. J.,	"	Lavoie, Elzéar F.,	"
"	Fréchette, Ovide,	"	Ledroit, Théophile,	"
"			Lee, Wm.,	"
"	Gagnon, Antoine,	Québec	Lefavre, Geo.,	"
"	Garneau, Edouard B.,	"	Lemieux, Octave,	"
"	Garneau, Hon. Pierre,	"	LeMoine, Gaspard,	"
"	Garneau, N.,	"	Lennon, E. M.,	"
"	Garneau, P. H.,	"	Lepage, F. X.,	"

Leonard, B.,	Québec.	Rickaby, David,	Québec.
Letellier, Alphonse,	"	Rioux, Narcisse,	"
Letellier, J. B. E.,	"	Ritchie, John,	"
Létourneau, F. X.,	"	Riverin, Chs. S.,	"
		Robitaille, Alfred,	"
Maguire, John A.,	Québec.	Rochette, Olophas,	"
Maguy, A.,	"	Rochette, Jean,	"
Marsh, Wm. A.,	"	Roumilhac, Ed.,	"
Martineau, Alfred,	"	Rousseau, B.,	"
Martineau, J. E.,	"	Rousseau, J. B.,	"
Matte, Ed.,	"	Roy, Chs. E.,	"
Matte, Napoléon,	"	Roy, George,	"
McArthur, A.,	"		
McLimont, J. C.,	"	Savard, Joseph,	Québec.
McPherson, W. M.,	"	Scott, Erskine,	"
McWilliam, William,	"	Sharples, John,	"
Migner, Octave,	"	Shaw, William,	"
Montreuil, N. Y.,	"	Shehyn, Hon. J.,	"
More, John C.,	"	Smith, R. H.,	"
Morin, Dr. Ed.,	"	Smith, R. Harcourt,	"
Murphy, John S.,	"	Stanley, R.,	"
Murphy, Owen,	"	St-Laurent, Alfred,	"
Nesbitt, E. T.,	Québec.	Tanguay, George,	Québec.
Norris, Thos. H.,	"	Tardivel, J. M.,	"
		Tarte, Israël,	"
O'Dell, L. S.,	Québec.	Thibaudeau, Hon. I.,	"
O'Leary, Chs. A.,	"	Thibaudeau, Misael,	"
		Thom, John S.,	"
Pacaud, Ernest,	Québec.	Thomas, F. T.,	"
Pampalon, Thos.,	"	Thomson, Andrew,	"
Paré, Geo. E.,	"	Toussaint, Arthur,	"
Patry, J. H.,	"	Turcot, Israël,	"
Pelletier, Elzéar,	"	Turcotte, Arthur J.,	"
Pennée, Frank,	"	Turcotte, Nazaire,	"
Peters, Simon,	"	Turenne, comte de,	"
Petitgrew, Charles,	"	Turner, Richard,	"
Picard, Arthur,	"		
Picher, Achille,	"	Vallerand, André A.,	Québec.
Piddington, Thos. A.,	"	Vallière, Philippe,	"
Pion, Auguste,	"	Vernet, Jos.,	"
Poitra, Octave,	"	Verret, Barthélémi,	"
Folley, Wm.,	"	Villeneuve, Charles,	"
Potvin, Thos.,	"	Vincent, E.,	"
Price, Herbert M.,	"		
Price, Hon. E. J.,	"	Wade, E. Harper,	Québec.
Provost, J. B.,	"	Wilson, W. H.,	"
		Winfield, Jos.,	"
Racine, Archange,	Québec	Woodley, J. E.,	"
Rae, William,	"		

N. L. VASSEUR,
Secrétaire.

RAPPORT DU CONSEIL.

Depuis l'assemblée générale annuelle du 10 décembre 1889, la première qui ait eu lieu sous la loi telle qu'amendée constituant légalement la Chambre de commerce de Québec, 52 Victoria, chap. 99, sanctionnée le 16 avril 1889, le Conseil de la Chambre s'est occupé de plusieurs questions vitales pour le développement des affaires commerciales à Québec et dans la province.

Ces questions se rattachent les unes, c'est-à-dire le plus grand nombre, aux intérêts généraux ; d'autres n'ont qu'une portée locale, ne touchent qu'à l'économie interne du commerce de la ville.

“ Parmi les premières, nous pouvons ranger les conditions physiques et fiscales de la navigation du Saint-Laurent, entre Québec et Montréal ; le transport des malles entre Chambord et Roberval ; les relevés hydrographiques du golfe et du fleuve Saint-Laurent au dessous de Québec ; la résurrection de la Chambre de commerce du Canada ; la protection des pêcheries du golfe ; les primes d'encouragement accordées aux pêcheurs ; l'exposition de la Jamaïque ; l'institution de termes spéciaux de la Cour Supérieure et de la Cour de Circuit durant les mois de vacances ; certains amendements au Code de Procédure, surtout à cette partie du Code qui régit les biens de faillite ; l'autorité agrandie des gardiens de port. Parmi les autres qui intéressent plus directement la ville de Québec, tout en ayant une influence marquée sur l'ensemble, nous pouvons mentionner : le commerce d'exportation du bétail ; l'extension du réseau téléphonique à Québec ; le service des bateaux passeurs entre Québec et Lévis ; les onze cent mille piastres de débentures du chemin de fer du nord ; la société des débardeurs à Québec et ses règlements ;

la police riveraine ; le service organisé de la livraison des marchandises à domicile ; l'enregistrement en douane des endroits de mouillage des caboteurs ; l'impôt sur les ventes pour le commerce.

Toutes ces questions ont été longuement discutées ; quelques-unes ont été réglées, mais il en reste beaucoup d'autres et des plus importantes à l'étude.

Parmi celles qui ont été définitivement réglées sont l'extension du téléphone de Montréal à Québec ; le transport des malles de Chambord à Roberval ; l'enregistrement en douane des endroits de mouillage des caboteurs ; l'impôt sur les ventes pour le commerce. Quant à l'exposition de la Jamaïque, la ville et la province promettent d'y être convenablement représentées. Le commerce d'exportation des bestiaux n'est pas tout à fait organisé, et les obstacles qui l'empêchent de se développer existent encore ; mais il a été inauguré, et quatre steamers ont pris ici de forts chargements de bêtes à cornes avant la clôture de la navigation.

Les pêcheries du Golfe.

La protection telle qu'organisée des pêcheries du golfe Saint-Laurent n'est certainement pas parfaite ; ces pêcheries sont encore exposées, sur bien des points, à des incursions de maraudeurs de mer qui exercent leur métier avec une trop grande impunité. Il y a déjà sept ans, Mgr Bossé se plaignait au gouvernement fédéral de l'insuffisance de la protection donnée aux pêcheries et aux pêcheurs.

Il signalait à leur attention le fait que des pêcheurs venant de Terre-Neuve, se servaient de seines en pêchant le long des côtes depuis la Pointe-aux-Esquimaux jusqu'à Blanc-Sablon ; que ces seines étaient garnies de morceaux

de pl
cette
ces pl
marin
ces ce
le rivi
On
de la c
Mgr
fédéral
filets a
s'empl
saumo
ainsi p
ligne s
de sei
font pl
misère
Plus
les pêc
de Ter
eaux
des lois
morue,
bouchu
pêche,
pauvre
saumon
pêcheur
servir c
la Cana
ne pre
après a
pêche,

de plomb qui les retenaient sur les fonds de pêche ; que cette manière de pêcher était ruineuse pour la morue ; car ces plombs, en traînant sur les fonds et à travers les herbes marines où la morue dépose ses œufs, détachaient et brisaient ces œufs qui venaient en quantité incroyable se perdre sur le rivage et chassaient de ces endroits les morues-mères.

On peut probablement trouver dans ce fait l'explication de la diminution de la morue dans ces endroits.

Mgr Bossé signalait aussi à l'attention du gouvernement fédéral l'emploi par ces mêmes pêcheurs de Terre-neuve, de filets appelés *trap-nets*. Ces filets, faits de petites mailles, s'emplissent d'énormes quantités de petit poisson et de jeunes saumons qui sont rejetés morts par-dessus bord et se trouvent ainsi perdus sans profit pour personne. Les pêcheurs à la ligne sont forcés de déguerpir, lorsque ces bateaux armés de seines viennent s'installer dans leur voisinage. Ils ne font plus rien ; ce qui signifie pour eux la ruine ou la grande misère.

Plus tard, en 1884, le même ecclésiastique déclarait que les pêcheurs étrangers d'Europe, des Etats-Unis, et surtout de Terre-neuve, non seulement accaparaient la pêche dans les eaux canadiennes, mais aussi se moquaient ouvertement des lois de pêche. Jetant leurs seines apparemment pour la morue, ils avaient le soin de ne pas trop s'éloigner de l'embouchure des rivières et d'englober le saumon dans leur pêche, sans être dérangés ; pendant que les habitants et les pauvres sauvages qui avaient le malheur d'accrocher un saumon à leurs lignes, étaient rigoureusement punis. Nos pêcheurs, continuait-il, paient d'avance \$40 le droit de se servir de *trap-nets* ; les pêcheurs étrangers arrivent, lorsque la *Canadienne* n'est pas sur place, pêchent au filet, et, s'ils ne prennent rien, vont ailleurs ; souvent ils décampent après avoir maltraité les pêcheurs et détruit leurs agrès de pêche.

Toutes ces plaintes faisaient le sujet d'une pétition adressée au ministre de la marine et des pêcheries à Ottawa par l'intermédiaire de cette Chambre, le 6 novembre 1889.

Le 6 décembre 1889, le ministre écrivait à cette Chambre une lettre dans laquelle, au sujet de la pêche du filet (*trap-net*) sur la côte du Labrador, il intercalait le rapport du commandant Wakeham ès-matière.

Le commandant niait que le gouvernement de Terre-Neuve exigeât une pénalité de \$400 sur chaque filet; loin de là, qu'il n'y avait pas d'honoraires à payer pour ces engins de pêche; que Terre-Neuve n'avait ni ministère, ni règlements, ni officiers de pêcheries; que les gens pêchaient partout sans être dérangés; qu'il y avait au moins 10,000 filets en usage à Terre-Neuve; que le gouvernement canadien demandait \$40 pour l'usage d'un filet dans le but de protéger la pêche du saumon et d'éloigner les pêcheurs étrangers de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Ecosse allant faire la pêche sur la côte du Labrador; que, en dépit des mesures de précaution prises, des pêcheurs terre-neuviens s'aventuraient encore à aller jeter leurs filets surtout entre Blanc-Sablon et Bonne-Espérance, en contravention aux lois des pêcheries canadiennes; que, lors de sa visite en 1888, dans le but de faire enquête sur des plaintes analogues, le Dr Fortin en arriva à la conclusion que les seines à morue causaient plus de dommages que les filets (*trap-nets*) et que le prix des permis de pêche au filet était trop élevé.

Dans une lettre subséquente au président de la Chambre de commerce, Mgr Bossé revenait à la charge à propos de la protection insuffisante accordée aux pêcheurs canadiens du côté de Belle-Isle, et de l'impunité dont jouissaient les pêcheurs terre-neuviens qu'on semblait au contraire ne pas vouloir molester du tout. Il invoquait l'abolition absolue des filets (*trap-nets*) et des seines-bourse (*purse-seines*); de plus il demandait deux croiseurs: l'un depuis Kaska jusqu'à Blanc Sablon, l'autre depuis Kaska en allant à l'ouest et

auto
Glow
ment
phar
pas l
De
janvi
teurs
parti
sur l
pêche
Le
rition
dema
favor
A l
de co
en réj
tère c
ces p
Point
Labra
les ha
vreme
des ét
pêches
Terrer
conséq
que l'
améric
faitem
1818.
"Pers
distan
des ba

autour de l'île Anticosti ; il citait le fait d'une goëlette de Gloucester qui était venue trois fois prendre des chargements de maquereau en dedans de trois milles au large du phare de la pointe sud-est de l'île Anticosti, et, elle n'était pas la seule, ajoutait-il.

Dans une pétition adressée au ministre des pêcheries en janvier 1890, des marchands de poisson, pêcheurs et traiteurs se plaignaient de la disparition graduelle de la boitte, particulièrement du maquereau, du hareng et du capelan, sur lesquels repose le succès plus ou moins grand de la pêche de la morue.

Les requérants alléguaient, comme raison de la disparition de la boitte, l'usage qu'on en faisait comme engrais, et demandaient l'interdiction de cet emploi de la boitte, afin de favoriser la pêche de la morue.

A la date du 12 février 1890, le président de la Chambre de commerce recevait du ministère des pêcheries une lettre en réponse aux plaintes formulées par Mgr Bossé. Le ministère disait qu'après investigations faites, il ne croyait pas ces plaintes fondées ; qu'à l'exception des habitants de la Pointe-aux-Esquimaux, les autres habitants de la côte du Labrador, avaient fait bonne pêche l'année précédente ; que les habitants de la Pointe-aux-Esquimaux étaient bien pauvrement outillés pour la pêche. Quant aux empiètements des étrangers, il n'y avait pas raison de s'en plaindre ; les pêcheurs qui visitaient cette partie de la côte, venaient de Terre-neuve et de la Nouvelle-Ecosse et ne pouvaient pas par conséquent être regardés comme des étrangers. Il est vrai que l'on voyait de temps à autre des navires de pêche américains dans la localité, mais ces navires avaient parfaitement le droit de se trouver là en vertu du traité de 1818. L'ordre en conseil de 1875 décrétant ce qui suit : " Personne ne pêchera la morue avec des seines à une distance moindre d'un demi-mille des endroits de pêche où des bateaux de pêche sont à l'ancre et où des pêcheurs sont à

pêcher la morue à l'hameçon," la plainte portée contre l'usage des seines et des filets (*trap-nets*) étaient donc sans fondement.

On ne pouvait raisonnablement s'objecter à l'emploi des trappes à morues (*cod-traps*). La morue qui se prend dans ces engins de pêche est celle qui suit le rivage à la chasse du capelan ; elle dédaigne l'hameçon. D'ailleurs, ces trappes ne sont tendues que pendant quelques jours et tout au plus durant deux semaines chaque saison.

Le ministre était d'avis qu'il était important de tenir journellement les pêcheurs de la Pointe-aux-Esquimaux, aussi bien que ceux des îles Magdeleine, au courant des mouvements de la glace à la pointe est de l'île Anticosti et dans le voisinage du Rocher-aux-Oiseaux ; mais comme la chose relevait du ministère des travaux publics, il renvoyait la Chambre de commerce à sir Hector Langevin.

Quant à transporter les pêcheurs en détresse du Labrador ailleurs dans certains endroits de la province de Québec, comme cette question était du ressort du gouvernement de cette province, le ministère des pêcheries ne croyait pas devoir s'en occuper.

Le 1er mars, le conseil de la Chambre de commerce demandait au ministre de la marine et des pêcheries de tenir Mgr Bossé au courant par voie télégraphique, surtout depuis le 10 mars jusqu'au 1er avril, des mouvements de la glace et du loup-marin ; que ces renseignements fussent fournis chaque jour, des stations télégraphiques sur la rive sud de l'île Anticosti, à Mgr Bossé à la Pointe-aux-Esquimaux, pour le bénéfice des pêcheurs. Le ministère des travaux publics a eu la complaisance d'acquiescer de suite à la demande du conseil de la Chambre et a donné les instructions nécessaires à M. McHugh, surintendant du télégraphe et des signaux de la côte. Les pêcheurs de la Pointe-aux-Esquimaux ont été journellement informés des mouvements de la glace, des loups-marins et des navires de pêche, du côté de la rive sud

du Sai
Meat
dant le
Non
les pla
des pê
n'en a
sources
maison

M. F.

" Cher

" En
et des s
cains et
mon e
grand d

" Qu
chambre
à moins
ligne, c
où il n'
vapeur
rais que
tion des
les com
des offic
infraction
de loi à l
au Labra

" Depu
blissement
le détroit
établisse
faite ave
dans le v
de protec

du Saint-Laurent, de l'île Anticosti, des îles Magdeleine, de Meat Cove à Cap-Breton, du Cap-Ray à Terre-neuve, pendant les mois de mars et d'avril.

Nonobstant le fait que le gouvernement ait prétendu que les plaintes de la Chambre de commerce de Québec au sujet des pêcheurs et des pêcheries n'étaient pas fondées, le Conseil n'en a pas moins continué à prendre des renseignements à sources dignes de foi. Monsieur Wm. Fauvel, gérant de la maison LeBouthillier et Frères, lui écrivait ce qui suit :

" Paspébiac, 1er mars 1890.

M. F. H. Andrews,

" Secrétaire de la Chambre de commerce, Québec.

" Cher monsieur,

" En réponse à votre lettre au sujet des filets (*trap-nets*) et des seines (*purse-seines*) employés par les pêcheurs américains et terre-neuviens du golfe, je dois déclarer que, d'après mon expérience personnelle, ces engins de pêche causent grand dommage à nos pêcheries.

" Quoique le gouvernement fédéral ait fait passer en chambre des lois interdisant l'usage de ces engins de pêche à moins d'un demi-mille de bateaux faisant la pêche à la ligne, ces lois sont délibérément violées dans une localité où il n'y a ni loi ni ordre. La présence de la goëlette à vapeur *La Canadienne* empêcherait cet abus, et je suggérerais que ce vaisseau fût exclusivement employé à la protection des pêcheries sur la rive nord de l'île Anticosti. Dans les comtés de Gaspé et Bonaventure, nous avons sur place des officiers de pêcheries qui peuvent poursuivre toute infraction aux lois des pêcheries, vu qu'ils ont des hommes de loi à leur service, ce qui n'existe pas sur la rive nord ou au Labrador.

" Depuis 1849 jusqu'à 1888, nous avons eu de grands établissements de pêche à l'île-aux-Bois et à Greenly Island dans le détroit de Belle-Isle. Nous avons été forcés de vendre ces établissements importants, à grand sacrifice, grâce à la pêche faite avec des filets (*trap-nets*) et des seines (*purse-seines*) dans le voisinage par des pêcheurs étrangers, et ensuite, faute de protection. Des pêcheurs de Terre-neuve venaient jeter

leur seines autour de nos bateaux qui faisaient la pêche à la ligne, les forçaient à lever l'ancre et à venir à terre, en ajoutant souvent l'insulte et l'injure. Cela décourageait nos pêcheurs ; ils faisaient pauvre pêche, et la saison dernière nous eûmes beaucoup de difficultés à trouver un équipage même bien modeste.

“ Une autre cause qui détruit nos pêcheries du golfe et qui fait beaucoup de tort à celles des comtés de Gaspé et Bonaventure, est l'emploi sans raison, par milliers de barils, du capelan et du hareng au printemps comme engrais.

“ La saison de 1889 a été très mauvaise pour la récolte de cet engrais ; le poisson a dû avoir une fière chance de frayer librement, car l'automne dernier, à Paspébiac, nous avons eu la meilleure pêche qui se soit vue depuis vingt ans.

“ Nous pourrions aussi recommander l'établissement de fabriques de guano de poisson, avec les déchets de morue, comme source profitable de revenu dans nos établissements de pêche.

“ J'espère que ces quelques lignes seront de quelque utilité à votre Chambre et lui permettront d'arriver au but qu'elle cherche. Le développement de nos pêcheries du golfe est essentiel à la prospérité d'une fraction considérable de la population de cette province.”

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WM. FAUVEL,

gérant de la maison LeBouthillier et Frères

Plus tard le Conseil de la Chambre recevait de M. Fauvel sur le même sujet, une autre lettre que voici :

Paspébiac, 18 avril 1890.

M. N. LeVasseur,

Secrétaire de la Chambre de commerce.

Monsieur,

“ J'ai l'honneur de vous faire part de mes opinions sur les seines-bourse (*purse-seines*) et les filets à trappe (*trap-nets*).

“ Dans une lettre précédente adressée à votre Chambre et aussi, verbalement, j'ai fait connaître l'expérience personnelle

que j
ruiner
dans l

“ U
pêcher
de la l
propos
lorsqu
bord.
balein

tendu
à la l
bourse
par le
goûlett
à l'eau

“ U
compos
laire.

d'ancre
d'être l
pêches.

donne l
du riva
prend i

fini par
intérieu
là, elle

dans la
pour le

“ De
non ser
désastre

peuvent
ligne et
par notr

bourse c
pêche à
le batea

lever l'a
ainsi le

que j'ai de ces engins de pêche que je regarde comme ruineux pour l'industrie de la pêche que nous avons établie dans le détroit de Belle-Isle depuis 1849.

" Une seine-bourse, comme celles qu'emploient les pêcheurs terreneuviens et américains, et aussi les pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, je le présume, est très coûteuse; ses proportions sont considérables. On s'en sert en pleine mer, lorsqu'un banc de poisson a été signalé par l'équipage du bord. Cette seine que l'on tient toujours prête, à bord d'une baleinière à la remorque de la goélette de pêche, est de suite tendue en forme de cercle autour du banc; on tire une corde à la base de la seine; elle agit comme le cordon d'une bourse et empêche de cette façon le poisson de s'échapper par le fond; le poisson est alors enlevé, mis à bord de la goélette, apprêté et dégraissé; le menu frétin est ensuite jeté à l'eau avec les déchets.

" Un filet à trappe (*trap-net*) est tendu du rivage et se compose d'un filet d'arrêt et d'une trappe intérieure circulaire. C'est un engin fixe, maintenu en position au moyen d'ancres pesantes et d'un ancrage solide pour l'empêcher d'être poussé à terre ou emporté au large durant les tempêtes. Lorsque la morue est en quête de boitte, qu'elle donne la chasse à des bancs de capelan et qu'elle s'approche du rivage, elle se trouve soudainement arrêtée par le filet, prend immédiatement le large en suivant le filet d'arrêt, et finit par trouver un chemin libre par l'ouverture de la trappe intérieure qui est disposée de telle façon qu'une fois entrée là, elle ne peut plus en sortir. Elle est prise vivante dans la trappe et est apprêtée, suivant les procédés ordinaires, pour le marché et la consommation.

" De ces deux engins de pêche, je regarde la seine-bourse non seulement comme le plus destructeur, mais le plus désastreux pour les plus pauvres de nos pêcheurs qui ne peuvent compter pour vivre sur rien autre chose que la ligne et l'hameçon. Nonobstant l'existence d'une loi passée par notre parlement fédéral pour interdire l'usage des seines-bourses dans la limite d'un demi-mille d'un bateau qui fait la pêche à la ligne, on ne tient pas du tout compte de cette loi; le bateau se voit aussitôt cerné par la seine et est forcé de lever l'ancre, d'aller ailleurs ou retourner à terre, en perdant ainsi le fruit d'un jour de labeur.

"Le filet à trappe étant un engin fixe, ne cause pas autant de tort aux pêcheurs des environs; le poisson qui s'y prend ne pourrait probablement pas être autrement capturé; car la morue dans ce temps-là, étant pleinement repue, refuse de mordre à l'hameçon.

"Comme je l'ai déjà raconté à votre Chambre, la présence de la golette à vapeur fédérale *La Canadienne*, sous l'habile commandement du Dr Wakeham, le long de toute la côte nord, disons depuis Manicouagan jusqu'à Blanc-Sablon, durant toute la saison de la pêche, aurait pour résultat de protéger grandement les pêcheurs de la localité qui fréquentent ces parages où il n'y a ni loi ni ordre. Nous n'avons pas besoin de pareille protection sur la rive sud où les officiers de pêcheries, (qui devraient être mieux rémunérés) abondent et où l'autorité légale est suprême.

"Si l'abolition des seines-bourse est chose impossible, je recommanderais que l'usage en soit toléré moyennant une licence de \$40 comme pour les filets à trappe et que cet impôt soit prélevé par l'officier commandant *La Canadienne*.

"Espérant que ces quelques lignes, toutes imparfaites qu'elles soient, vous seront de quelque utilité et que vos efforts auprès du gouvernement amèneront des résultats tangibles."

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WM. FAUVEL,

gérant de la maison LeBouthillier et Frères.

Dans son rapport pour 1889 sur le service de la protection des pêcheries canadiennes, rapport qui a été transmis à la Chambre, le lieutenant Andrew R. Gordon, de la marine royale anglaise, commandant le croiseur fédéral *Acadia*, dit :

"J'attire fortement votre attention sur l'opportunité de vous entendre avec le gouvernement américain pour la préservation du maquereau. Le meilleur moyen de protéger ce poisson est l'interdiction absolue des seines-bourse, et l'on pourrait rendre cette interdiction efficace par l'adoption au

Canac
Etats-
" Si
de cin
justifi
si l'on
l'on fe
minées
lois an
" Pr
seines-
de l'A
devrait
qu'après
drier.
mise er
qu'après
Pour le
serait l
pointe l
le phare
de la po
du Cap.
" Si d
Unis et
faudrait
en vigne
pays suf
" On
terrains
terrains
rains de
maquere
sont parf
difficulté
n'est pas
convienn
gouverne
" Le d
du frai d
ries, et, s
lition de

Canada d'une loi semblable à celle qui est en force aux Etats-Unis, mais qui porterait sur toute l'année.....

" Si l'on faisait cette expérience, disons pour une période de cinq ans, les bons résultats que cette législation aurait, justifieraient, j'en suis sûr, suffisamment sa sanction. Mais si l'on croyait cette mesure un peu draconienne alors, que l'on ferme certains circuits de pêche pour des périodes déterminées de temps et que l'on fasse des lois semblables aux lois américaines pour la protection des dits circuits de pêche.

" Premièrement, la saison de clôture ou de prohibition des seines-bourse, devrait s'étendre à toutes les eaux du nord-ouest de l'Atlantique. Deuxièmement, aucune seine-bourse ne devrait être mise en usage au nord du parallèle du cap Sable qu'après le premier jour de juillet de chaque année de calendrier. Troisièmement, aucune seine-bourse ne devrait être mise en usage dans la limite des eaux du golfe Saint-Laurent, qu'après le 1er jour d'août de chaque année de calendrier. Pour les fins de cette loi, la limite du golfe Saint-Laurent serait la ligne joignant l'île-aux-Ours (Bear Island) et la pointe Eddy, dans le détroit de Canso, et les lignes joignant le phare de la pointe Mooney, au Cap-Breton, avec le phare de la pointe sud de l'île Saint-Paul, et de là jusqu'au phare du Cap-Ray, à Terre-neuve.

" Si de pareilles lois étaient sanctionnées par les Etats-Unis et le Canada pour la protection de ces circuits, il ne faudrait pas de système compliqué de police pour les mettre en vigueur ; l'armature des bureaux de douane dans chaque pays suffirait facilement à la tâche.

" On pourrait décrire ces limites comme suit : 1° les terrains du maquereau de la Nouvelle-Angleterre ; 2° les terrains de maquereau de la Nouvelle-Ecosse ; 3° les terrains de la Baie du nord, nom que tous les pêcheurs de maquereau donnent à tout le golfe Saint-Laurent. Ces lignes sont parfaitement définies, et il ne pourrait y survenir aucune difficulté d'y appliquer la loi, sous prétexte que l'une d'elles n'est pas claire ; et les divisions suggérées sont celles qui conviennent aux gradations de la température de l'eau qui gouvernent les mouvements de ce poisson.

" La destruction de ces poissons voyageurs avant la saison du frai devrait avoir pour résultat l'épuisement de nos pêcheries, et, si l'on veut empêcher cette holocauste en gros, l'abolition de l'usage des seines-bourse dans les limites susdites et



durant les périodes sus-mentionnées, est le moins sur lequel on puisse insister ; car il est un fait d'une démonstration bien simple, c'est que le frai est seiné sur la côte de la Nouvelle-Ecosse jusqu'au 1er juillet, et quoique la saison du frai dans la partie sud du golfe soit à peu près terminée au 20 juillet en moyenne chaque année, cependant il se produit tant de fluctuations dans la température de l'eau, que la période du frai est exposée à bien des variations. J'ai en conséquence fixé le 1er août comme date à laquelle on pourrait se servir de seines-bourse, et comme marge pour tout retard et pour les parties les plus septentrionales de ces eaux dans lesquelles la saison du frai est plus tardive.

" Bon nombre de capitaines de navires de pêche américains admettent eux-mêmes que l'usage sans restrictions des seines-bourse a ruiné la pêche du maquereau, mais d'autres qui sont intéressés directement dans les navires qu'ils commandent, ne sont pas favorables à ces suggestions dont l'adoption leur enlèverait pendant quelque temps une partie de leurs capitaux. Au Canada, le capital placé dans ces sortes de seines est comparativement petit, et je ne pense pas qu'il y aurait la moindre opposition de la part des Canadiens à des projets de loi ayant pour objet la protection du maquereau. De fait, je considère que la production continue des terrains de pêche du maquereau au Canada, comparée à celle des côtes de la Nouvelle-Angleterre, est en grande partie due à la protection accordée aux pêcheurs, parceque l'on a mis les terrains de pêche du rivage à l'abri des empiètements et des incursions de nombreuses flottes de bateaux pêcheurs étrangers, ce qui a donné au poisson des espaces où il peut frayer sans être dérangé ; et aussi parce que les pêcheurs canadiens n'ont pas dans une grande mesure employé la seine-bourse comme engin de pêche.

" L'un des meilleurs arguments en faveur de l'abolition des seines-bourse est que beaucoup de pêcheurs des plus expérimentés, en abandonnent l'usage et les relèguent au second plan dans leurs opérations. Au temps passé, la goëlette de pêche au maquereau louvoyait avec un, deux et même trois hommes en vigie au haut de ses mâts ; lorsqu'un banc de poisson était signalé, la chaloupe où se trouvait la seine partait à sa rencontre ; on cernait le banc ; et, lorsque la seine était fermée, la goëlette arrivait le long de la chaloupe. Aujourd'hui on a entièrement changé le *modus operandi*,

Le n
etc. ;
a bie
goële
que c
sur l
la bo
poiss
boitt
mém
ferme
par-d
les p

Le
reau
filets
au m
ment
p. m.
En
dit qu
davar
de res
En
la Ch
la co
date c
la ma
II
1889
pêche
ments
expos
Unis.
sa qu
de la
grand

sur lequel
onstration
de la Nou-
saison du
erminée au
il se pro-
l'eau, que
s. J'ai en
le on pour-
pour tout
des de ces
dive.

américains
ctions des
ais d'autres
qu'ils com-
dont l'adop-
e partie de
s ces sortes
se pas qu'il
canadiens à
du maque-
ontinue des
arées à celle
e partie due
l'on a mis
tements et
ix pêcheurs
où il peut
es pêcheurs
employé la

abolition des
s plus expé-
it au second
goëlette de
même trois
un banc de
ait la seine
, lorsque la
la chaloupe.
s operandi.

Le navire porte plusieurs barils de boîte, hareng, capelan, etc.; on les broie et l'on en fait une espèce de bouillie; il y a bien toujours un homme en vigie au haut du mât, mais la goëlette, au lieu de louvoyer, file tranquillement, pendant que deux ou trois hommes éparpillent constamment la boîte sur l'eau après avoir tendu les lignes; si le poisson prend la boîte ou se mord à l'hameçon, on tire les lignes, et si le poisson paraît en grand nombre, on continue de jeter la boîte; on appareille la chaloupe de la seine et l'on cerne en même temps et le bateau et le poisson; quand la seine est fermée, la goëlette met à la voile, file et passe facilement par-dessus la seine. La capture souvent n'est pas forte, et les pêcheurs sont alors obligés d'aller ailleurs."

Le lieutenant Gordon insiste à ce que la pêche du maquereau au filet par chaloupes et goëlettes soit réglementée; les filets devraient porter des marques enregistrées et la pêche au moyen de seines à bras (*drag-seines*) devrait être absolument interdite le jour depuis 8 heures a. m. jusqu'à 5 heures p. m.

En terminant ses remarques sur la pêche du maquereau, il dit que l'expérience qu'il a acquise, n'a fait que le convaincre davantage de la nécessité qu'il y a d'abolir ou tout au moins de restreindre l'usage des seines-bourse.

En face de ces données officielles et privées, le Conseil de la Chambre de commerce, se basant aussi sur un rapport de la commission des pêcheries de la Chambre, adressa en date du 14 mai 1890, un mémoire détaillé au ministère de la marine et des pêcheries.

Il lui exposa les divers statuts passés en 1887, 1888 et 1889 par le gouvernement de Terre-Neuve pour régler les pêcheries de la côte et de l'intérieur; ainsi que les empiétements et les abus auxquels les pêcheurs canadiens étaient exposés de la part de pêcheurs de Terre-Neuve et des Etats-Unis. Il lui signala le fait que le présent garde-pêche, outre sa qualité de fonctionnaire canadien, était de plus membre de la législature de Terre-Neuve et l'un des associés d'un des grands établissements de pêche de Terre-Neuve; que ces divers

intérêts devaient être incompatibles avec ses devoirs de garde-pêche. Il recommanda la nomination d'un officier, avec un salaire élevé pour assurer son indépendance, avec défense au dit officier de n'avoir quoique ce fût à faire avec la pêche, les pêcheries et les industries ou négoce qui peuvent en découler. Il réclama l'interdiction absolue des seines-bourse et des trappes à morue, ou bien, l'imposition d'honoraires élevés sur ces dernières, si l'usage n'en pouvait être aboli. Il recommanda l'emploi d'un petit croiseur à vapeur, spécialement affecté au service de la protection des pêcheries de la côte nord ou du Labrador.

A la date du 15 octobre, le ministère de la marine et des pêcheries répondait à la lettre du Conseil, par un document très étendu et fort intéressant, surtout en ce qui concerne les lois des pêcheries de la côte et de l'intérieur de Terre-neuve.

Le ministère dans sa réponse affirme ce qui suit :

“ Que l'on a fait la pêche à la morue cette année à Terre-neuve avec les engins ordinaires (*cod-traps*) ; que l'on n'y a exigé ni honoraires de licences, ni imposé de pénalités de \$400, tel que le décrète un statut passé il y a deux ans et devant venir en force le 9 mai 1890.

“ Que l'usage des filets à trappe dans les eaux canadiennes est fort limité, et que la taxe sur ces filets est de \$40.

“ Que, parmi les divers statuts des pêcheries de Terre-neuve, les uns et les autres ou ne sont pas mis en force, ou n'ont pas encore été sanctionnés, ou bien ont été abrogés depuis ; et que l'acte abolissant l'usage des trappes à morue a été annulé. Somme toute, d'après la lettre du ministère, la législation concernant les pêcheries à Terre-neuve serait à peu près lettre morte.”

Le ministère prétend que “ si les pêcheurs canadiens ont été victimes d'abus et d'empiètements dans le passé, il n'existe plus rien de cela maintenant ; les pêcheurs de Terre-neuve se font de plus en plus rares ; et les habitants du Labrador ne se plaignent plus ; quant aux pêcheurs améri-

cains
du La
jamai
et si
limite
quer
traite
à faire
tarif
Labrad
peuve
“ Le
à autr
de dou
du serv
connais
prétend
aucun
proprié
pêcheur
payer d
ment se
saisir le
ment p
“ Les
donnan
à moins
ligne.
à Terrei
pêche d
pour la
se soit
Labrado
sieurs a
Canada

cains qui jouissent du droit de pêche sur la côte inférieure du Labrador, en vertu du traité de 1818, ils ne se prévalent jamais de ce droit. Les pêcheurs ne sont pas des traiteurs, et si des pêcheurs canadiens vont faire la traite dans les limites de Terre-Neuve, ils doivent s'attendre à se voir appliquer les règlements de douane de l'île ; pour ce qui est des traiteurs de Terre-Neuve, il n'y a pas grand profit parmi eux à faire la traite de notre côté, à raison du peu d'exigences du tarif canadien. Tout ce dont les traiteurs canadiens du Labrador. peuvent se plaindre, c'est de la concurrence que peuvent leur faire des contrebandiers d'Halifax.

“ Les percepteurs de douane à Terre-Neuve ont pu de temps à autre exiger de pêcheurs canadiens le paiement de droits de douane sur du sel et des barils, quoique l'officier chargé du service de la protection des pêcheries rapporte que, à sa connaissance personnelle, il est arrivé qu'un individu qui prétendait avoir payé les susdits droits, n'a pu produire aucun reçu. D'autres ont payé au moyen d'ordres sur leurs propriétaires, et ces ordres n'ont jamais été honorés. Les pêcheurs canadiens ont toujours été avisés de refuser de payer des droits sur ces effets, quand ils doivent exclusivement servir au produit de leur pêche ; ou bien de laisser saisir leurs navires, quittes ensuite à s'adresser au gouvernement pour obtenir justice.

“ Les seines-bourse ne sont pas des seines à morues. L'ordonnance du 3 avril 1875 défend l'usage de la seine à morue à moins d'un demi-mille des bateaux qui font la pêche à la ligne. Quant aux seines-bourse, il n'y en a pas en usage ni à Terre-Neuve, ni sur la côte du Labrador, ni ailleurs pour la pêche de la morue. Les seines-bourse ne sont employées que pour la pêche du maquereau, et il est fort douteux que l'on se soit servi d'une seule dans les eaux de la division du Labrador, même pour la pêche du maquereau, depuis plusieurs années. Les seines en usage parmi les pêcheurs du Canada et ceux de Terre-Neuve sont des seines franches.

“ Un établissement de pêche, celui de Le Bouthillier et Frères, ayant ses quartiers généraux à Paspébiac, des maisons de pêche à l'île aux Bois, Terre-neuve, à Greenly Island et en d'autres endroits de la côte du Labrador, a été fermé pour raisons de mauvaise administration seulement, et non par rapport à une concurrence indue et des empiètements des pêcheurs de Terre-neuve. Ces établissements ont été vendus à des capitalistes de Terre-neuve et à une compagnie canadienne à fonds social.

“ Le garde-pêche de la division inférieure du Labrador est le seul homme qui puisse remplir cette position. Nommé depuis 1874, il réside sur la côte depuis mai jusqu'à octobre. On le regarde comme une autorité en matière de pêcheries.

“ Inutile pour la Chambre de demander l'abolition des seines-bourse, elles ne sont pas pour ainsi dire en usage, pas même dans la province de Québec pour la pêche du maquereau ; tout au plus peut-on s'en servir une fois de temps à autre aux îles Magdeleine pour la pêche du maquereau.

“ Les seines à morue sont des seines ordinaires à bras (*drag-seines*) qui, pour aucune raison, ne doivent être prohibées. Quand la morue paraît en abondance à la côte et qu'elle ne mord pas, comme c'est presque toujours le cas sur la côte du Labrador, où en seraient les pêcheurs s'il leur était alors défendu de se servir de seines.

“ Les trappes à morue sont bien peu en usage dans les eaux canadiennes, et encore le sont-elles moyennant un permis. C'est l'engin de pêche le plus inoffensif, y compris la ligne et l'hameçon.

“ Il ne faudrait pas perdre de vue que, sur la côte du Labrador, la pêche à la morue dure à peine six semaines et que l'on ne peut se servir des seines et des trappes que pendant trois semaines, pendant que la morue fréquente la rive à la poursuite du capelan. Vu la brièveté du temps et l'énorme quantité de morue en vue qui refuse de mordre à

l'appât
trapper

“ Il
à vape
pêcheu
et Blan
la baie
pourrai
qui rési
des pêc
non de
rester p
dépend
Les hab
à ce suj
en consi

Tels s

Depu
de pren
leurs op
pêcherie

Nous

M. N. L.

S

“ Cher M

.....
.....
.....
j'ai faites
“ En 1
pêcheurs
refusé de

l'appât, il serait injuste d'interdire l'usage des seines et des trappes.

" Il n'y a pas de nécessité immédiate d'affecter un croiseur à vapeur au service exclusif des pêcheries du Labrador. Les pêcheurs de Terre-Neuve ne s'aventurent qu'entre Chicatica et Blanc-Sablon, et les habitants de Bonne-Espérance et de la baie du Saumon ne se plaignent pas. Les seuls gens qui pourraient avoir besoin de protection sont quelques familles qui résident à Bras d'Or et à la Longue-Pointe, mais ce sont des pêcheurs sédentaires qui s'occupent du loup-marin, et non de la morue. La *Canadienne* pourrait probablement rester plus longtemps sur la côte du Labrador; mais cela dépend des circonstances et des exigences du service ailleurs. Les habitants de la côte n'ont pas encore formulé de plaintes à ce sujet; quand ils en formuleront, le ministère les prendra en considération."

Tels sont les principaux points de la réponse officielle.

Depuis lors, des personnes d'expérience ont eu occasion de prendre connaissance de ce document et ont exprimé leurs opinions sur la position actuelle des pêcheurs et des pêcheries.

Nous citerons, entre autres, les lettres suivantes :

Paspébiac, Canada, 29 octobre 1890.

M. N. LeVasseur,

Secrétaire de la Chambre de commerce de Québec.

" Cher Monsieur,

.....
..... Je n'ai rien à ajouter aux remarques que j'ai faites dans ma lettre du mois de mai dernier.

" En 1888, notre dernière année à Greenly Island, nos pêcheurs (c'est-à-dire les équipages de vingt bateaux) ont refusé de retourner à l'île, en disant que le temps de la pêche

à la ligne dans l'endroit était passé, vu la présence des seines à morue qui chassaient les bancs de poisson. Si la situation y a changé depuis, nous ne sommes pas en position de le dire. Nous avions des gens qui avaient fait la pêche pendant vingt-cinq ans au Labrador; ces gens-là aujourd'hui se sont faits cultivateurs à Shigawake, et nous les regardons comme aussi dignes de foi qu'un officier qui visite la localité deux fois l'an, en n'y séjournant que quelques heures chaque fois."

Je demeure,

Votre dévoué serviteur,

WM. FAUVEL.

Paspébiac, P. Q., 1er novembre 1890.

M. N. LeVasseur,

Secrétaire de la Chambre de commerce de Québec.

Cher Monsieur,

.....
.....
" Quant à la pêche de la morue à la seine sur la côte du Labrador, je n'en puis dire grand'chose, vu que je n'y ai pas demeuré et que nous n'y faisons pas d'affaires. Mais il semble que les gens qui s'y connaissent, ont la ferme conviction que la seine fait grand dommage à la pêche à la ligne; et cette impression se trouve confirmée par le fait que grand nombre de pêcheurs de cette région avaient l'habitude ci-devant d'aller au Labrador en été et de faire de bons voyages, et que bien peu s'y rendent maintenant. Si la pêche avait continué d'être fructueuse, ces pêcheurs n'auraient certainement pas discontinué de visiter le Labrador en été.

" Dans le golfe, on ne pêche à la seine que dans le voisinage de Natasquan et seulement lorsque le poisson donne en abondance. C'est là, je considère, une habitude déplorable et ruineuse, vu que l'on détruit en quantité considérable le menu frétin; il serait bon qu'elle fût déclarée illégale.

" Quant aux trappes à morue, les opinions diffèrent. Les pêcheurs disent que c'est un avantage pour le petit nombre et une perte pour le plus grand nombre, et que le procédé cause du tort aux pêcheurs à la ligne, en tenant le poisson

parqu
trappe

" Si
moins
poisson
de faç
des ba
hareng
destruc
résulta
pour cl
boîte a
finira p
et que

" Ici
hareng
véritabl
procure
prendre
tion du

Dans
octobre
qui la p
cè qui s

" La
durant l
dernière
lieu d'êt

" Il e
Terreneu
chands.
bien save
commier

parqué dans les baies. D'autres disent que la pêche à la trappe est avantageuse pour tout le monde.

" Si l'on tolère l'usage des trappes, on devrait donner pas moins de six pouces aux mailles, afin de permettre au petit poisson de s'échapper; et les trappes devraient être tendues de façon à ne pas empêcher le poisson de sortir librement des baies. Mais, dans mon opinion, c'est la boîte, comme le hareng et le capelan, qui a besoin de protection; car sa destruction en gros pour des fins d'engrais, doit avoir pour résultat de chasser de la côte ce poisson qui s'en approche pour chercher une nourriture abondante. Il est connu que la boîte se fait rare là où l'on en fait un gaspillage; qu'elle finira par désertier les endroits de la côte où on la pourchasse, et que la morue finira aussi certainement par suivre la boîte.

" Ici je dois dire que la destruction en gros du frai du hareng que l'on utilise aussi comme engrais, constitue un véritable empêchement à ce que l'on puisse continuer à se procurer de la boîte, tout comme les autres moyens de prendre le poisson dont on se plaint, et contribue à la destruction du hareng lui-même."

Je suis,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GEO. ROMERIL,

intendant de la maison Robin et Cie.

Dans une lettre écrite de Mutton Bay, Labrador, le 13 octobre 1890, et adressée au *Daily Telegraph*, de Québec, qui la publiait le 29 du même mois, un correspondant disait ce qui suit :

" La pêche à la morue a été exceptionnellement bonne durant la saison, sur la côte, bien meilleure que les années dernières. Les prix ont été aussi excellents, et les gens ont lieu d'être satisfaits.

" Il existe ici un profond sentiment d'hostilité contre Terre-neuve, à propos de la saisie de plusieurs navires marchands. Si Terre-neuve se montre aussi exigeant, je voudrais bien savoir pourquoi l'on tolère que les Terre-neuviens viennent commercer dans les eaux canadiennes sans payer de droits,

exploiter les meilleurs endroits de pêche avec leurs seines et trappes, et maltraiter (*bully*) les pauvres gens sur la côte.

“ Pas plus tard que la semaine dernière, un individu a importé pour plus de mille piastres de marchandises sans payer de droits, et les vend sur la côte.”

Le document suivant n'a certes pas besoin de commentaires.

A M. TURNER,

Maison Whitehead et Turner,

Québec.

Par télégraphe de la

Pointe-aux-Esquimaux *via* Godbout,

11 novembre 1890.

“ Réponse à votre dernière communication a manqué la malle ici.—Documents du gouvernement seront remis en janvier ; si requis auparavant, vous aurez copie d'Ottawa, lettre No. 4787-89.—Réponses obtenues de nos capitaines consultés spécialement : Garde-pêche de la place Whitely jouit de la confiance complète du gouvernement et de Wakeham.—Whitely est un Terreneuvien, possède grands établissements de pêche, se sert de seines et trappes à volonté, et se protège lui et ses gens.—Il est honteux que l'on ne puisse trouver un Canadien compétent.—On a besoin là d'un Canadien compétent et désintéressé.—Whitely et Blanford sont membres de la législature de Terre-Neuve pour le Labrador, et, de la sorte, réussissent à opérer sous l'autorité de vieilles lois anglaises, qui sont encore affichées publiquement dans les bureaux de douane de Terre-Neuve.

“ Injustices commises durant la saison de pêche de la morue depuis le 10 juin jusqu'au 25 juillet — Wakeham se rend là au commencement de juillet. C'est trop tard — Il n'intervient que lorsqu'il y a des plaintes. — La plupart des résidents sont des marchands de Whitely ; ils disent que leurs plaintes n'ont pas grand effet — Influence de Whitely prédominante ; lui-même a six ou sept seines — Nos capitaines sont témoins que lorsqu'un bateau prend de la morue, des goëlettes et même les gens de Whitely sont toujours à l'affût,

vien
batea
pas e
fait 1
\$34 ;
douar
que c
Cœur
de la
comp
pas p
des o
argen
tous, a
alente
impos
plusie
pas p
saumc
temen
Bay, l
ayez r
Vieux
dépréc
détaill
Wake
Joncas
goëlett
obligés
20 poi
pauvre

Par N.

eurs seines
gens sur la,

individu a
ndises sans

commen-

bre 1890.

manqué la
t remis en
e d'Ottawa,
capitaines
ce Whitely
et de Wake-
ands établis-
volonté, et
n ne puisse
d'un Cana-
anford sont
e Labrador,
é de vieilles
ement dans

de la morue
am se rend
— Il n'inter-
rt des résu-
t que leurs
Whitely pré-
s capitaines
morue, des
ars à l'affût,

viennent et cernent le banc de grandes seines et forcent le bateau à laisser la place. — Il est faux que taxes ne sont pas exigées ; cet été, l'agent McCormick à Blanc-Sablon a fait payer, à Pointe-aux-Esquimaux, aux goëlettes *H. B.*, \$34; *Progress*, \$34; *Labrador*, \$24; *Gleaner*, \$24. — Un douanier (*preventive officer*) à Red Bay, se nommant quelque chose comme Duckins, a exigé de la *Marie du Sacré-Cœur*, \$16 ; de la *Mary-Ann*, \$14 ; de la *D. Cronan*, \$11 ; de la *Stella Maria*, \$5 ; et de la *Java*, \$4. Tout cela payé comptant ; reçus refusés, sous prétexte qu'on n'en donne pas pour des paiements en douane. Plusieurs ont payé avec des ordres ; mais dans les eaux de Terre-neuve, ordres refusés, argent exigé. — Seines à bras (*drag-nets*), le pire engin de tous, appareil énorme et bruyant, effrayant la morue tout alentour et rendant sur plus d'un mille la pêche de la morue impossible pour ce jour-là ; et là où elles sont employées à plusieurs reprises, elles chassent le poisson. — Pourquoi ne pas protéger la morue pour le pauvre résidant, comme le saumon pour le riche et l'étranger — Voyez détails d'empiétements dans la lettre d'un missionnaire protestant à Mutton Bay, publiée dans le *Daily Telegraph* du 29 octobre — Aussi ayez rapport complet du coroner L. F. Fafard, hibernant au Vieux-Bic, qui se trouvait là au moment des plus grandes déprédations en juin et juillet ; tâchez de lui faire donner détails devant la Chambre de commerce. — Il est vrai que Wakeham dit aux gens de ne pas payer de taxes, mais Charles Joncas, courtier à la douane de Québec, qui acquitte nos goëlettes, a dit à nos capitaines cette année qu'ils étaient obligés de payer l'énorme taxe de 30 pour cent sur barils, 20 pour cent par tonne sur le sel. — Facile de dire aux pauvres gens de se laisser saisir. Excusez."

(Signé),

F.-X. BOSSÉ,

Préfet apostolique,
Pointe-aux-Esquimaux.

Par NAPOLÉON COMEAU,

télégraphiste.

Godbout.

Trois-Pistoles, 1er décembre 1890.

M. N. LEVASSEUR,

Secrétaire,

Chambre de commerce de Québec.

Cher Monsieur,

“ Vous me faites l'honneur de me demander ce que je pense de nos pêcheries de la côte du nord dans le bas du Saint-Laurent.

“ J'en suis bien aise, car les braves pêcheurs de cette partie du pays, lorsque j'ai quitté la Pointe-des-Monts pour venir hiverner à Trois-Pistoles, m'ont supplié avec instances d'exposer aux autorités les misères dont ils ont à souffrir et l'exploitation injuste et ruineuse qui se fait impunément des plus importantes pêcheries du Canada. Je suis coroner et garde-chasse sur la côte, et ma juridiction couvre tout le pays depuis la Pointe-des-Monts jusqu'à Blanc-Sablon. Je m'occupe aussi de la protection des œufs d'oiseaux et des pelleteries dans les îles qui émaillent le littoral. C'est donc vous dire que je connais la côte de point en point.

“ Il n'y a pas à se cacher que nos terrains de pêche sont exploités sans merci, au point que ma ferme conviction est que, si l'on ne prend pas des mesures immédiates et énergiques pour les protéger, dans peu d'années, la morue aura disparu du bas du fleuve aussi complètement que le buffle a disparu de la prairie.

“ La seine et le filet (*trap-nets*) causent un tort incalculable aux pêcheries. Les seines mesurent jusqu'à 150 pieds et même davantage. Elles sont armées au fond d'une musique, comme l'on dit dans le pays. Cette musique consiste en une sorte de cloche que l'on agite en haut au moyen d'une corde. Le bruit de la cloche effraie le poisson et le fait entrer dans les seines; on en capture de cette façon des quantités énormes; d'autre part, une masse de petits poissons se trouvent être détruits.

“ Au commencement de juillet, cet été, j'ai vu moi-même trois goëlettes prendre en huit jours tellement de morue qu'elles ont été obligées d'en relâcher beaucoup, sans compter un nombre incalculable de menu fretin mort écrasé dans cette cohue. D'autre part, les seines, en traînant sur les

fonds,
son c
d'épai
“ A
œufs
d'autr
sur le
effet, i
pas l'
pouva
imagin
et le fi
famille
et qui
plète i
vernem
taxe as
neuve
trap-n
infracti
été mis
la moru
propaga
“ No
Canada
“ Au
nes, il i
“ La
endroit
même j
huit ou
à la bai
pu pren
“ Au:
“ A S
“ Cet
Sablon,
ron une
“ Les
jusqu'à
Terreneu

fonds, massacrent des quantités inimaginables d'œufs de poisson qui couvrent souvent de grandes étendues sur un pied d'épaisseur.

"A part la destruction en gros du petit poisson et, des œufs de morue, la seine et le filet sont aussi coupables d'autres torts. On va installer ces appareils de pêche jusque sur les endroits où l'on pêche à la ligne, qu'ils ruinent. En effet, ils effraient tellement le poisson que celui-ci ne prend pas l'hameçon. J'en ai fait l'expérience moi-même, et je pouvais voir le poisson au fond de l'eau. Vous pouvez vous imaginer un peu la position des pauvres pêcheurs. La seine et le filet leur enlèvent leurs moyens d'existence. Que de familles que j'ai bien connues relativement à l'aise autrefois et qui aujourd'hui sont ruinées et souffrent de la plus complète indigence ! L'usage des *trap-nets* est toléré par le gouvernement canadien, moyennant une taxe de \$40.00 ; cette taxe assurément n'est pas assez élevée. Je sais qu'à Terre-neuve le gouvernement a prohibé par statut l'emploi des *trap-nets*, sous peine d'une amende de \$400.00 pour toute infraction au dit statut, mais j'ignore si cette loi a jamais été mise en vigueur. Aujourd'hui que du côté de Terre-neuve la morue est disparue, pour cause valable, on s'occupe de la propagation artificielle de ce poisson.

"Nous sommes menacés d'en arriver à cette extrémité au Canada, si nous n'y prenons pas garde et cela sans délai.

"Aujourd'hui, en foule d'endroits, dans les eaux canadiennes, il n'y a plus une seule morue à prendre.

"La Pointe-des-Monts qui était autrefois un excellent endroit de pêche, ne vaut plus rien sous ce rapport ; et même j'oserais dire que jusqu'à la baie Saint-Nicolas, depuis huit ou dix ans, il n'y a plus de morue à prendre. Cet été, à la baie des Belles-Amours, un nommé John Buckle n'a pu prendre en quatre jours que cinq morues.

"Aux Sept-Iles, les sauvages font la pêche à la ligne.

"A Shelldrake, seines et filets sont à l'ordre du jour.

"Cet été, depuis le cap Bonne-Espérance jusqu'à Blanc-Sablon, j'ai vu un nombre considérable de goëlettes et environ une centaine de barges qui faisaient la pêche à la seine.

"Les abus se commettent surtout depuis Yankee Bay jusqu'à Blanc-Sablon ; les pêcheurs sont aux deux tiers des Terre-neuviens, et l'autre tiers vient d'Halifax ; les gens de

Natashquouan et de la Pointe-aux-Esquimaux y vont aussi faire la pêche.

“ Le 10 juillet dernier, il y avait dans le détroit de Belle-Isle et aux environs pas moins de deux cents navires de Terre-neuve faisant la pêche ; quoique celle-ci n'ait pas été productive cette année, cependant je sais que l'un des navires, celui de Daniel Monger, a pris à la seine en huit jours 400 quintaux de morue.

“ Les gens se plaignent aussi que les limites entre la province de Québec, pour les fins de perception de droits de douane, ne sont pas suffisamment définies ; ou, si elles le sont, qu'elles souffrent d'empiètements de la part des douaniers de Terre-neuve, qui englobent dans leurs circuits de perception toute la baie de la rivière Blanc-Sablon et même au-delà. Des goëlettes canadiennes, se croyant dans les limites de la province de Québec, ont eu à souffrir bien des exactions de la part des douaniers Terre-neuviens. Il serait de grande importance que ces lignes de division territoriale fussent une fois pour toutes clairement définies et acceptées de part et d'autre.

“ Nos gens se plaignent aussi qu'ils ne peuvent voir facilement le commandant Wakeham. Cet officier, à mon avis, fait son devoir ; mais son ministère est requis en tant d'endroits divers, qu'avec la meilleure volonté possible, il ne peut faire face à toutes les demandes. Il est bien vrai que le gouvernement a donné instruction au capt. May, commandant le croiseur fédéral le *Otter*, et l'un des marins les plus expérimentés de la côte, d'allonger sa course d'inspection de vingt-cinq lieues ; mais ce service de la protection des pêcheries me paraît encore bien insuffisant devant les abus qui se passent impunément. Que vous dire maintenant au sujet de la contrebande qui se fait depuis la Pointe-des-Monts en descendant ? Permettez-moi de ne pas aborder ce sujet qui m'entraînerait loin du cadre de cette lettre.

“ À part les abus commis aux dépens des pêcheries, il y en avait bien d'autres qui, jusqu'à ces dernières années, se perpétuaient impunément au détriment des oiseaux, des œufs d'oiseaux et des fourrures. Toutes les fles, et Dieu sait s'il y en a, depuis les Cawee jusqu'à Blanc-Sablon, étaient fréquentées par des milliers d'oiseaux, moygnaes, goëlands, eylders. On a fait littéralement des razzias d'œufs et d'oiseaux dans ces parages. Combien de goëlettes améri-

caines
des ca
diens.
venu
veiller
Voilà,
l'intér
loin d'
ments,
être c
Labrad
voudra
vailler

Ces c
Elles ju
et indic
vaillé i
des pècl
de l'org
tantes à
Aussi
hésité, d
marine e
de tous
elle n'av
mulées.

caines n'ont-elles pas emporté dans les ports des Etats-Unis des cargaisons d'œufs et de duvet d'eylder au nez des Canadiens. Heureusement, le gouvernement de Québec est intervenu et a dépêché sur les lieux des gens qu'il a chargé de veiller avec sévérité à la protection des oiseaux et des œufs. Voilà, cher monsieur, les faits que j'ai à vous exposer dans l'intérêt des pêcheurs et des habitants de la côte. Je suis loin d'avoir tout dit. Si vous désirez d'autres renseignements, interrogez-moi. Ce que je viens de vous écrire peut être corroboré par tous ceux qui fréquentent la côte du Labrador. J'ose espérer que votre Chambre de commerce voudra bien honorer ma lettre de quelque attention et travailler à remédier à un état de choses fort déplorable."

J'ai l'honneur d'être,

Votre humble serviteur,

(Signé) L.-F. FAFARD,
coroner et garde-chasse.

Ces déclarations sont en plusieurs points fort précieuses. Elles justifient largement la position prise par la Chambre, et indiquent aux autorités fédérales que si elles ont travaillé à organiser efficacement le service de protection des pêcheries du Canada, il leur reste encore bien des points de l'organisation à améliorer et plusieurs lacunes importantes à combler.

Aussi, la Chambre de commerce de Québec n'a-t-elle pas hésité, dans une lettre qu'elle a adressée au ministère de la marine et des pêcheries, en novembre, à déclarer qu'à la suite de tous ces témoignages se corroborant les uns les autres, elle n'avait rien à retrancher des plaintes qu'elle avait formulées.

Le bonus de pêche.

Le gouvernement fédéral, dans le but d'intéresser les Canadiens à l'industrie de la pêche, accorde une prime d'encouragement.

Les données arithmétiques suivantes constituent l'histoire de la prime depuis son institution jusqu'à 1889. Le Conseil doit ces renseignements à la courtoisie du ministère de la marine et des pêcheries.

La prime d'encouragement aux pêcheurs du Canada a été instituée en 1882!

Le nombre d'applications pour la prime s'est élevé chaque année depuis 1882, aux chiffres suivants :

Année.	Nombre d'applications.	Nombre de pêcheurs.
1882	11,972	29,932
1883	13,086	33,399
1884	12,468	31,297
1885	14,124	33,564
1886	14,900	33,523
1887	15,416	34,387
1888	15,599	34,887
1889	17,078	38,343
Totaux..	114,643	269,332

Montant de la prime payée chaque année pour la même période :

1882.....	\$ 172,285 47
1883.....	130,344 85
1884.....	155,718 98
1885.....	161,539 39
1886.....	160,903 59
1887.....	163,757 92
1888.....	150,185 53
1889.....	158,526 54
Total.....	\$1,253,262 27

Proportion du bonus par tête. — En 1882, les navires reçurent \$2 par tonne, dont la moitié payable au propriétaire et l'autre moitié à l'équipage.

Les bateaux reçurent \$5 par homme; un cinquième de la somme revenait au propriétaire et les quatre autres cinquièmes à l'équipage.

En 1883, le taux de la prime fut de \$2 par tonne pour les navires et fut payé de même manière qu'en 1882. Dans le cas des bateaux, la base de paiement de la prime fut de \$2.50 par homme, dont un-cinquième au propriétaire et les quatre-cinquièmes aux hommes.

En 1884, on paya la prime sur le pied de \$2 par tonne pour les navires, comme en 1882 et en 1883; et les propriétaires de bateaux furent payés d'après l'échelle suivante :

Un bateau de 14 à 18 pieds de quille.....	\$1.00
“ 18 à 25 “	1.50
“ 25 pieds et plus.....	2.00

Les pêcheurs des bateaux touchèrent \$3 chacun.

En 1885, les navires obtinrent \$2 par tonne, comme les premières années. Quant aux bateaux, ils reçurent la même proportion qu'en 1884 ; seulement, on admit aussi les bateaux mesurant 13 pieds de quille. Pêcheurs des bateaux, \$3 chacun.

En 1886 et 1887, même mode de règlement qu'en 1885.

En 1888, on paya la prime aux navires aux taux de \$1.50 par tonne, dont la moitié au propriétaire et la moitié à l'équipage, comme anciennement. Dans le cas des bateaux et des pêcheurs des bateaux, ce fut la même chose qu'en 1885, 1886 et 1887.

En 1889, le taux pour les navires resta le même qu'en 1888. Les propriétaires de bateaux reçurent \$1 par bateau, et les pêcheurs des bateaux, \$3 chacun.

Le nombre total des navires qui ont touché la prime est de 6,695 ; leur tonnage collectif est de 255,197 tonnes, et leurs équipages réunis comptent 53,568 hommes.

La moyenne des équipages par navires a été de 8 hommes.

Le nombre total des bateaux qui ont obtenu la prime est de 107, 943, et celui des bateliers-pêcheurs 215, 734.

Moyenne des équipages de chaque bateau, 2 hommes.

La prime la plus forte qui ait été remise par tête aux pêcheurs des navires a été de \$7.50 ; la plus petite a été de 83 cts.

La prime la plus forte qui ait été payée par tête de pêcheurs de bateaux, a été de \$4, et la plus faible a été de \$2.

La moyenne, en général, par tête, a été de \$4.65.

Cette prime, payable directement ou sur procuration, était ordinairement escomptée en marchandises chez les marchands de Québec par les pêcheurs eux-mêmes ; les marchands réalisaient ensuite ces valeurs quelques mois après ; mais ce système n'a pas été sans créer des embarras à l'administration. Ces procurations, dans bien des cas, étaient incomplètes ou irrégulières ; quelquefois on les faisait en duplicata. Bref,

les choses, le
ni ordre
la prim
l'affaire
de pay
gouvern
moyen
pêcheur
que le m
31 déce
moins
avril de
ayant ét
avait prè
égale ém
Le Co
peut pré
sont satis
se fera i
ministère

Insp

En 188
Ottawa, e
kerton, O.
Ecosse, fa
dier les di
queter le
Les dél
rapport de
tient quat

les choses en sont arrivées au point qu'un jour, en mai dernier, le ministère des pêcheries s'est décidé à ne plus accepter ni ordres, ni procurations donnés par les gens ayant droit à la prime. La Chambre de commerce mise au courant de l'affaire s'informa du gouvernement comment il se proposait de payer dorénavant cette prime d'encouragement. Le gouvernement répondit que les primes seraient payées au moyen de chèques en faveur des propriétaires de bateaux-pêcheurs ou des pêcheurs ayant droit à la prime; que malgré que le ministère reçût les réclamations de la prime jusqu'au 31 décembre, celles de 1889 avaient été toutes payées, du moins celles qui étaient régulièrement faites, en mars et en avril dernier; et que l'opération pourrait être regardée comme ayant été expédiée promptement, si l'on considérait qu'il y avait près de quarante mille réclamations à vérifier et une égale émission de chèques à faire.

Le Conseil est d'avis que le système tel que modifié ne peut présenter d'objections sérieuses; et que si les pêcheurs sont satisfaits, comme on l'assure, le règlement de la prime se fera indubitablement avec plus de facilité qu'avant au ministère.

Inspection du hareng, de la morue, etc.

En 1889, le ministère de la marine et des pêcheries, à Ottawa, envoyait deux délégués, M. William Gunn, de Walkerton, Ontario, et M. G. McLeod, de New-Haven, Nouvelle-Ecosse, faire un voyage en Ecosse et en Hollande pour étudier les différentes méthodes de prendre, préparer et emballer le hareng.

Les délégués publiaient en date du 2 décembre 1889 un rapport de leurs observations. Ce rapport officiel, qui contient quatre gravures excellentes, est rempli de renseigne-

ments sur l'industrie de la pêche du hareng, son histoire et ses diverses phases, et les méthodes modernes de le préparer, inspecter, marquer et emballer en Angleterre et en Hollande. La Chambre de commerce, de Québec, grâce à la courtoisie du ministère de la marine et des pêcheries, a pu obtenir un certain nombre d'exemplaires de ce rapport à la fois intéressant et instructif.

D'après ce rapport, le hareng du Canada est mal préparé et pauvrement emballé.

Les exportations totales du hareng du Canada ont été comme suit depuis 1885.

	Barils.	Valeur.
1885.....	152,396	\$470,170
1886.....	69,736	203,948
1887.....	71,135	250,482
1888.....	84,811	312,299

D'après ce tableau, on voit que depuis 1886 il y a eu une diminution notable dans l'exportation du hareng, savoir :

	Barils.
En 1886.....	82,660
1887.....	81,261
1888.....	67,585

Cette diminution s'est surtout fait sentir du côté des Etats-Unis et des Indes Occidentales anglaises.

Nos exportations de hareng aux Etats-Unis ont été :

	Barils.
En 1885.....	99,493
1886.....	28,303
1887.....	34,573
1888.....	40,571

Aux Indes Occidentales anglaises, elles ont été :

	Barils.
En 1885.....	31,397
1886.....	23,881
1887.....	21,219
1888.....	26,241

Les délégués canadiens attribuent cette diminution et la coïncidence de ce phénomène pour les deux pays susdits, à la qualité du hareng canadien en 1885, et à l'ouverture d'un nouveau marché en Hollande. Les importations de hareng d'Allemagne et de Hollande aux Etats-Unis en 1888 a excédé de beaucoup la décroissance de nos exportations pour chaque année depuis 1885.

Les délégués sont convaincus que si notre hareng était convenablement préparé, comme il l'est par exemple en Ecosse, presque toute la pêche qui se fait dans les provinces maritimes serait consommée au Canada, et il n'en resterait qu'une quantité fort petite pour l'exportation aux Etats-Unis et aux Indes Occidentales anglaises.

La pêche du hareng au Canada a rapporté en barils (à \$4 le baril), durant les années suivantes :

	1886	1887	1888
Nouvelle-Ecosse.....	155,750	181,146	175,285
Nouveau-Brunswick	95,180	82,819	95,225
Ile du Prince-Edouard....	43,204	38,874	32,883
Québec	18,560	18,938	16,807
Totaux	312,694	321,677	320,200

Grand total, 954,671 barils.

Le Canada est aujourd'hui à peu près dans la même position où se trouvait l'Ecosse, il y a près d'un siècle, à propos

de l'industrie de la pêche du hareng. En 1808, en Ecosse, on empaqueta 90,185 barils de hareng, et durant l'année 1855, on en empaqueta 766,703 barils, en outre de la quantité de hareng pris et vendu frais, c'est-à-dire 130,759 barils, en tout 897,462 barils.

En 1812, la quantité totale du hareng exporté d'Ecosse fut de 4,720 barils ; en 1815, elle fut de 35,891 barils ; en 1840, de 82,515 barils ; en 1845, de 143,754 barils ; en 1850, de 257,108 barils ; en 1885, de 344,029 barils.

En supposant que le Canada ne puisse pas espérer développer dans de pareilles proportions ses pêcheries de hareng, cependant, il a devant lui un vaste champ d'opérations et d'améliorations.

Les bateaux des pêcheurs en Ecosse et en Hollande jaugent de 35 à 60 ou 70 tonneaux. Ils sont pourvus de filets qui sont retenus flottants par des bouées à une profondeur de trois brasses. On ne tend les filets qu'au coucher du soleil, et la loi écossaise est sévère à ce chapitre. Ce sont des jeunes filles qui vident et empaquètent le poisson avec une rapidité et une dextérité étonnantes. Trois de ces jeunes filles, connaissant leur métier, peuvent préparer ainsi 80 barils de hareng en une journée. Le baril écossais contient de 250 à 275 livres de hareng, tandis que le baril canadien en contient 200 livres ; de sorte que 80 barils écossais sont égaux à au moins 100 barils canadiens.

Le baril écossais est une pièce de tonnellerie solide. Il est fait de bois franc : chêne, frêne blanc, érable. Les douves sont importées surtout de Norvège. Le chêne est le bois le meilleur pour les barils ; les Hollandais l'emploient presque exclusivement. Le baril écossais est cerclé de fer.

Le baril canadien est regardé par les experts comme trop léger et trop faible ; ses douves sont aussi trop minces, et les cercles pas assez nombreux.

Les demi-barils et les quarts de barils écossais et allemands sont en grande demande.

D'
les de
sificat
L'h
à pro
march
sificat
les H
l'adop
des Ec
1857,
de la
de soi
l'empo
Ecosse
Une
cation
En l
mais de
système
Il d
relever
matière
hareng
qui po
instanc
Dans
donne,
écossais,
et aussi
du poiss
Telles
recomm

D'après tous les témoignages recueillis dans le pays par les délégués, il y a quasi unanimité à demander que la classification et l'inspection du poisson soient obligatoires.

L'histoire de la rivalité entre les Hollandais et les Ecossais à propos de l'industrie de la pêche du hareng sur les marchés européens, est là pour prouver la nécessité de la classification et de l'inspection obligatoire du hareng. En 1784, les Hollandais avaient devancé les Ecossais. A la suite de l'adoption d'une loi rigoureuse d'inspection, ce fut le tour des Ecossais à prendre les devants sur les Hollandais. En 1857, les Hollandais adoptèrent le système et les règlements de la Commission des pêcheries d'Ecosse; en mettant plus de soin dans la préparation et l'emballage du hareng, ils l'emportèrent encore, mais d'une manière générale, sur les Ecossais.

Une loi rigoureuse et rigoureusement observée de classification et d'inspection du poisson, est donc très avantageuse.

En Ecosse, ce n'est pas le pêcheur qui prépare le hareng, mais des gens qui font une spécialité de cette opération. Le système devrait être introduit au Canada.

Il devrait y avoir un surintendant des pêcheries qui relèverait du gouvernement, et s'occuperait surtout des matières de détail touchant à l'industrie de la pêche du hareng dans les provinces maritimes; toutes les difficultés qui pourraient surgir, lui seraient soumises en première instance.

Dans chaque endroit au Canada où la pêche du hareng donne, on devrait s'assurer des services d'un bon tonnelier écossais, expérimenté dans l'industrie de la pêche du hareng, et aussi de femmes habituées à la préparation et au vidage du poisson, qui enseigneraient leurs méthodes dans le pays.

Telles sont quelques-unes des principales données et recommandations du rapport de MM. Gunn et McLeod.

La Chambre de commerce, que l'hon. ministre de la marine et des pêcheries a bien voulu consulter au sujet de l'industrie de la pêche du hareng, s'est prononcé en faveur de l'inspection obligatoire du hareng, de la morue verte et du poisson de commerce en général; de la nomination de un ou plusieurs inspecteurs par province, à mesure que l'industrie se développera: elle a aussi demandé que les importations de poisson de Terre-Neuve ne soient pas exemptées de cette loi d'inspection.

Exactions douanières.

Les douaniers de Terre-Neuve ont créé beaucoup de misères aux marins du Canada durant la dernière saison.

Deux cas d'exactions ont été portés à la connaissance de la Chambre de commerce de Québec, avec prière de la part des victimes, d'obtenir justice du ministère de la marine et des pêcheries à Ottawa.

Les deux victimes ont été le capitaine Corriveau et le capitaine Blais.

Nous raconterons d'abord l'affaire du capitaine Corriveau, d'après les données d'un affidavit signé par le capitaine, le second et les hommes d'équipage, et déposé dans l'étude de MM. Auger et Campbell, notaires publics à Québec.

Le 19 avril dernier, le capt. Edgar Corriveau partait avec Augustin Galibois, comme second, Eugène Fortin et Alphonse Hoffman, comme matelots, à bord de la goélette *Sainte-Marie*, pour faire la traite sur la côte du Labrador.

Le 19 juin, le capitaine Corriveau traversait à Terre-Neuve pour acheter des fourrures et percevoir certaines sommes d'argent qui lui étaient dues. La goélette jeta l'ancre à

Brick Bay. Le 22, elle arrivait à l'île Française (French Island) où il y a un port de douane.

Le percepteur n'y était pas. Dans l'après-midi du même jour, un nommé Kelly se présenta, amené sur une goëlette, en déclarant qu'il était le percepteur des douanes.

Kelly aborda la goëlette du capitaine Corriveau, monta à bord et ordonna à celui-ci d'entrer son navire en douane, en ne lui accordant qu'une heure de délai.

Le capitaine Corriveau dressa une liste exacte des effets qu'il avait à bord de sa goëlette, puis vint trouver Kelly à bord de son embarcation et lui déclara qu'il n'avait avec lui rien à vendre à Terre-Neuve, qu'il s'en retournait à Québec avec sa cargaison, à l'exception d'une seine au hareng qu'il avait apportée pour un habitant de l'île. Corriveau exhiba alors ses papiers d'acquittement en douane à Québec et demanda à Kelly des documents analogues.

Pour toute réponse, Kelly répondit au capt. Corriveau qu'il avait soixante-dix piastres de droits à payer sur les effets qu'il y avait à bord, autrement qu'il allait saisir la goëlette.

Le capt. Corriveau lui fit observer qu'il n'avait pas de droits à payer, puisqu'il n'avait rien à vendre et que la cargaison n'était pas consignée à ce port-là ; que d'autres percepteurs de douane n'avaient exigé des droits que sur les marchandises qu'il avait vendues ; et qu'il trouvait étrange cette imposition, lorsqu'il n'avait fait que jeter l'ancre à cet endroit.

— Vous ne m'apprendrez pas ce que j'ai à faire, répliqua brutalement Kelly ; vous paierez les droits ou votre goëlette va être saisie.

En voyant à quelle espèce d'individu il avait à faire, le capitaine Corriveau paya les soixante-et-dix piastres, afin d'éviter des retards préjudiciables et peut-être la perte de toute la belle saison. Il paya donc, mais en disant à Kelly

qu'il faisait montre d'un zèle extravagant et qu'il comptait bien se faire rembourser de cette somme à son retour à Québec. Kelly lui remit alors les papiers d'acquittement.

Corriveau et ses hommes d'équipage revinrent à bord de leur goëlette, suivis de près par Kelly et ses gens qui montèrent à bord et se mirent à fouiller la goëlette d'un bout à l'autre, et à prendre l'inventaire le plus minutieux de tous les effets. Trouvant cinq ou six vieilles feuilles de tuyau de poêle, deux bouteilles d'huile de ricin, quelques feuilles de papier à envelopper, un baril à eau vide et quelques autres bagatelles, Kelly se mit grossièrement à accuser le capt. Corriveau d'essayer de frauder la douane, saisit la goëlette, et y installa un gardien, en disant au capitaine qu'il ne pouvait pas régler l'affaire lui-même, et que la goëlette devait être conduite à la Baie Bonne ou à Saint-Jean.

Là dessus, le douanier disparut.

Le capitaine Corriveau dit à Kelly qu'il était prêt à donner toutes les garanties désirables, afin d'éviter des délais ruineux pour lui, mais Kelly fit la sourde oreille.

Le 24 juin, Kelly reparut à bord de la goëlette. Cette fois, il demanda au capitaine Corriveau de lui laisser revoir ses papiers d'acquittement, parce qu'il croyait y avoir fait une erreur. Le capitaine Corriveau lui remit les dits papiers; Kelly les empocha sans les regarder, et repartit.

Les habitants de la place, en apprenant le trouble dans lequel le capitaine Corriveau se trouvait, s'emparèrent de la goëlette et la conduisirent dans les eaux canadiennes.

Le capitaine Corriveau dut s'en retourner à Québec après avoir fait un voyage absolument blanc, et même après avoir tout probablement essuyé des pertes sérieuses.

Tels sont, encore une fois, les faits extraits d'un affidavit donné et signé par le capitaine et l'équipage de la goëlette *Sainte-Marie* et transmis à la Chambre de commerce. L'affidavit a été adressé à l'hon. ministre de la marine et des pêcheries. Le Conseil privé s'est occupé de l'affaire et a

commun
de Terre
le gouver
sur l'affai
lieu avan
difficultés
droit où

Un aut
tard.

Le 12 :
Blanc-Sal
chandises
nord, dan
Il avait a
des client
en montar
douanes à
demander
afin de ne
douane à
de mettre
qui appart
de Ouest S
reprendrait
territoire ce

Plus que
mit au capt
goëlette, s'i
afin de don
faisantes.

Les marc
de la goëlet
McCormick
capitaine B
partir pour

communiqué les documents nécessaires au gouvernement de Terre-neuve qui a informé le gouvernement canadien que le gouvernement de Terre-neuve avait ordonné une enquête sur l'affaire, mais que cette enquête ne pouvait pas avoir lieu avant le mois d'octobre, à raison de l'irrégularité et des difficultés des communications postales entre l'île et l'endroit où demeure l'accusé Kelly.

Un autre cas du même genre s'est présenté un peu plus tard.

Le 12 août dernier, le capitaine Narcisse Blais arrivait à Blanc-Sablon en goëlette avec une certaine quantité de marchandises à destination de Ouest Saint-Modeste, sur la côte nord, dans les limites de la circonscription de Terre-neuve. Il avait aussi à bord des marchandises qu'il devait livrer à des clients sur le territoire canadien depuis la Longue Pointe en montant. Il alla trouver M. McCormick, percepteur des douanes à Blanc-Sablon, pour lui exposer la situation et lui demander ce qu'il devait faire des effets destinés à ses clients, afin de ne pas les exposer à payer inutilement des droits de douane à Terre-neuve. Le percepteur des douanes lui permit de mettre ces effets-là à bord de la goëlette *Marie-Aurélié*, qui appartenait au fils du capt. Blais, en attendant son retour de Ouest Saint-Modeste. Il fut entendu qu'alors le capitaine reprendrait ses effets pour les distribuer à ses clients sur le territoire canadien.

Plus que cela, le percepteur des douanes McCormick permit au capt. Blais de garder les susdits effets à bord de la goëlette, s'il le désirait, et s'offrit même de l'accompagner, afin de donner aux officiers de douane des explications satisfaisantes.

Les marchandises furent néanmoins transportées à bord de la goëlette *Marie-Aurélié* au vu et au su du percepteur McCormick, et avant de partir pour Ouest Saint-Modeste, le capitaine Blais dit à son fils qu'il vaudrait mieux pour lui partir pour l'île Verte à trois mille de là à l'ouest, probable-

ment afin de lui éviter d'avoir maille à partir avec les douaniers à Blanc-Sablon ; car, il appert que les limites de la province de Québec au point de vue de la perception des droits de douane sont si peu clairement définies, que les douaniers de Terre-neuve englobent dans leur circuit de juridiction et Blanc-Sablon et toute la baie.

Le fils du capitaine Blais partait le lendemain pour l'île Verte.

Le percepteur McCormick laissa le capitaine à la baie Fortune en remontant et revint à Blanc-Sablon ; le fils du capitaine revint aussi à Blanc-Sablon, à la connaissance du percepteur McCormick qui ne l'avertit pas qu'il ne devait pas rester là, quoiqu'il n'y eût aucune affaire à transiger.

Le 16 août, parut le douanier Kelly venant de la côte de Terre-neuve ; on conseilla alors au capitaine de la *Marie-Aurélié* de quitter la place. Le capitaine mit à la voile. Ce que voyant, Kelly descendit dans une chaloupe et se fit conduire à bord où il ordonna au capitaine de charger les voiles et de jeter l'ancre. Le capitaine refusa de se rendre à cette injonction, et Kelly se mit à appeler de l'aide au nom de la Reine, en menaçant le capitaine de l'emmener à Bonne Bay. Le percepteur McCormick protesta et dit à Kelly qu'il n'emmènerait pas le capitaine et qu'il donnait à celui-ci son acquittement. Le nommé Kelly répliqua alors que les droits devaient être payés sur tous les effets qu'il y avait à bord et somma le capitaine de lui remettre une liste de ces effets.

Le fils du capitaine Blais, ne connaissant pas la nature des marchandises emballées dans les boîtes et les barils qui encombraient le pont et la cale, demanda au douanier Kelly d'attendre le retour de son père le lendemain ou le surlendemain, et qu'alors il pourrait lui donner une liste complète des effets à bord. Le premier mouvement du douanier fut de consentir, mais, se ravisant, il refusa. Alors le fils du capitaine Blais lui fit au meilleur de sa connaissance une

énumération
qui se trou-
verait dans la
connaissance

Kelly qu'il

Le cap

\$371.00

vendues

buer par

dises qui

ron \$400.

Il y a

quelque p

Il est

définir d'u

de Québec

et les tra

de pareils

Le Com

marine et

de ces det

Sur la

gouvernen

Simmons,

John Dick

1889, pour

M. Sim

président

de sa nouv

partir avec les
les limites de la
perception des
définies, que les
leur circuit de

main pour l'île

itaine à la baie
olon; le fils du
connaissance du
qu'il ne devait
à transiger.

nant de la côte
ine de la *Marie-*
nit à la voile. Ce
ape et se fit con-
arguer les voiles
e rendre à cette
de au nom de la
er à Bonne Bay.
t à Kelly qu'il
nit à celui-ci son
rs que les droits
7 avait à bord et
te de ces effets.

pas la nature
ites et les barils
nda au douanier
emain ou le sur-
r une liste com-
ent du douanier

Alors le fils du
onnaissance une

énumération des marchandises en question; quant à celles qui se trouvaient dans les boîtes et les sacs, comme il n'en connaissait pas la nature, il ne put renseigner le douanier Kelly qui ne crut pas devoir mieux faire que de les emporter.

Le capitaine Blais, à son retour, se vit forcé de payer \$371.00 de droits pour des marchandises qu'il n'avait pas vendues à Terre-neuve et qu'il a remportées pour les distribuer parmi ses clients de la côte. La valeur des marchandises qui lui ont été enlevées par le douanier s'élève à environ \$400.

Il y a certainement malentendu et peut-être excès de zèle quelque part.

Il est à espérer que le gouvernement canadien verra à définir d'une façon précise et claire les limites de la province de Québec du côté de Terre-neuve, afin que les navigateurs et les traiteurs canadiens du golfe ne soient plus exposés à de pareils ennuis et à des pertes sérieuses.

Le Conseil, d'ailleurs, a communiqué au ministère de la marine et des pêcheries, les papiers nécessaires à l'instruction de ces deux affaires, en le priant d'agir aussitôt que possible.

Le gardien du port

Sur la recommandation du Conseil de la Chambre, le gouvernement fédéral nommait, en avril dernier, M. William Simmons, gardien du port en remplacement du capitaine John Dick, qui a pris sa retraite à la date du 31 décembre 1889, pour raisons de mauvaise santé.

M. Simmons, après avoir prêté serment d'office devant le président et le secrétaire de la Chambre, a assumé les devoirs de sa nouvelle charge dès l'ouverture de la navigation.

A peine au début de ses fonctions, M. Simmons s'est trouvé aux prises avec un incident qui a mis au jour une lacune importante dans le statut qui concerne les gardiens du port.

Au mois de juin dernier, le steamer *Canopus* allait s'échouer sur des rochers vis-à-vis la Rivière du Loup. Quelques jours après on réussissait à le renflouer et à le conduire à Québec, où M. Simmons accompagné de M. E.-C. Fry en faisait l'inspection et recommandait qu'il fût mis en cale sèche pour être complètement examiné et réparé, s'il y avait lieu. Un peu plus tard, le gardien du port réitéra la recommandation au capitaine du steamer. Malgré cela, sans l'avis du gardien du port, le *Canopus* fut amené sur la grève à l'anse Wolfe. Alors on invita M. Simmons à faire l'inspection du steamer. Quand celui-ci arriva au steamer, il trouva deux autres inspecteurs dans la place. Tous ensemble, ils examinèrent un côté du vaisseau et le lendemain ils ne purent voir qu'une partie de l'autre côté de la coque ; ils se trouvèrent dans l'impossibilité de visiter la quille et les fonds qui reposaient sur la vase. M. Simmons retourna jusqu'à quatre fois au steamer, et enfin de compte il déclara qu'il ne pouvait pas donner au steamer un certificat attestant qu'il était en état de prendre la mer, à moins que le capitaine ne fit placer le steamer dans le dock, afin qu'il pût être facilement et complètement examiné.

Le capitaine Easterbrook, du *Canopus*, obtint cependant un certificat d'inspection qui lui permettait de prendre la mer. Les signataires de ce certificat avouaient qu'ils n'avaient pu complètement visiter le navire, mais, en autant qu'ils avaient pu voir à tribord, qu'il était dans un état navigable et qu'il pouvait transporter une cargaison de *nature périssable* à un port quelconque du Royaume-Uni. Le document était signé par William Hazelton, capitaine et propriétaire de la barque *G. M. Cairns*, Joseph Samson, inspecteur de bateaux à vapeur du district de Québec, et Arthur Tweddell, ingénieur.

Il y
un offic
la reco
mettait
suppose
officiel
La C
gardien
aviseurs

A M. R

I

Cher mo

" Le
statut pe
le but s
Ce statut
sanction,
concerna

" Parn
rien qui
un navir
la mer sar
en état de
grain, c'e
du port n
différentes
susmentic
cargaison
à bord du
non ; s'il
déclarer p
laisser le
ditions re
moyen d'e
nonobstan
du voyage

atmosph

Simmons s'est
mis au jour une
erne les gardiens

Canopus allait
vière du Loup.
enflouer et à le
gné de M. E.-C.
qu'il fût mis en
et réparé, s'il y
port réitéra la
algré cela, sans
amené sur la
mmons à faire
au steamer, il
Tous ensem-
t le lendemain
té de la coque ;
visiter la quille
amons retourna
mpte il déclara
certificat attes-
moins que le
s, afin qu'il pût
tint cependant
prendre la mer-
s n'avaient pu
qu'ils avaient
gable et qu'il
érissable à un
ent était signé
e de la barque
de bateaux à
ell, ingénieur.

Il y avait là un fait sérieux ; on évinçait tout simplement un officier public, nommé par le gouvernement fédéral sur la recommandation de la Chambre de commerce, et l'on mettait de côté son autorité, du moins celle qu'on lui supposait raisonnablement posséder en vertu du caractère officiel de sa position.

La Chambre se réunit et discuta la situation faite au gardien du port ; elle finit par décider de consulter ses aviseurs en loi qui lui adressèrent la lettre suivante :

Québec, 8 juillet 1890.

A M. RICHARD TURNER,

président de la Chambre de commerce de Québec.

Cher monsieur,

“ Le gardien du port de Québec est nommé en vertu d'un statut passé dans la 34^e année du règne de Sa Majesté, dans le but spécial de pourvoir le port de Québec d'un gardien. Ce statut paraît n'avoir été amendé qu'une fois depuis sa sanction, en mai 1873, par un statut amendant le statut concernant les gardiens des ports de Montréal et de Québec.

“ Parmi les clauses du premier statut, nous ne trouvons rien qui autorise le gardien du port de Québec à empêcher un navire chargé de bois, ayant reçu des avaries, de prendre la mer sans avoir obtenu de lui un certificat attestant qu'il est en état de naviguer ; mais, dans le cas de navires chargés de grain, c'est différent ; de plus, en vertu du statut, le gardien du port ne peut examiner de navires qu'à la demande des différentes parties intéressées. D'après la section 14 du statut susmentionné, le gardien du port peut, si un expéditeur de cargaison à bord d'un navire lui en fait la demande, se rendre à bord du navire et voir s'il est en état de prendre la mer ou non ; s'il ne le trouve pas en état de partir, le gardien devra déclarer pourquoi, et donner avis au capitaine de ne pas laisser le port, tant que le navire ne sera pas dans les conditions requises de navigation ; mais on ne prévoit à aucun moyen d'empêcher le navire de laisser le port, si le capitaine, nonobstant l'avis du gardien du port, assume la responsabilité du voyage. En vertu de l'amendement, tel que prévu par la

section 6 de l'acte amendant l'acte de 1873, le gardien du port a des pouvoirs plus étendus, et peut, lorsqu'il le juge à propos, sans en avoir été requis par personne, mais de son propre mouvement, faire des examens, instituer des procédures dont on n'explique pas la nature; cependant, là encore on ne pourvoit pas aux moyens d'empêcher de partir les navires chargés de bois qui ne sont pas propres à prendre la mer, cela en dépit de la défense du gardien du port.

“ Les capitaines et propriétaires de navires, tout naturellement, assument une responsabilité très grave en permettant à leurs navires de prendre la mer dans de pareilles conditions, mais, d'après les statuts en question, on ne peut les empêcher d'agir ainsi, s'ils le jugent à propos. Dans tous ces cas-là, le gardien du port agit indépendamment de la Chambre de commerce, et ce n'est que lorsqu'appel est fait au conseil de la Chambre, en vertu des stipulations de la section 24 de l'acte, que le Conseil peut intervenir, mais dans ce cas là encore, il n'est aucunement pourvu à ce que les décisions du Conseil soient appliquées.

“ La Chambre de commerce a réellement peu de chose à dire à propos de l'inspection de navires, et n'a pas non plus, de par les statuts en question, le pouvoir d'empêcher un navire en mauvais état, de prendre la mer.

“ D'après la loi telle qu'elle est, la Chambre de commerce et le gardien du port n'ont que bien peu et même n'ont aucun droit d'intervenir dans les cas de navires chargés de bois, qui ont souffert des avaries; la loi à ce sujet est très défectueuse; comme nous l'avons déclaré, les navires qui se trouvent dans ces conditions peuvent partir pour voyager, sans consulter d'aucune façon le gardien du port.

“ Pour combler ces lacunes légales, la loi devrait être amendée de façon à obliger tout vaisseau à voiles ou à vapeur, en fer ou en bois, ayant été radoubé dans cette province, de produire devant l'autorité douanière, avant d'obtenir ses papiers d'acquiescement, un certificat attestant qu'il est en état de prendre la mer.”

“ Vos humbles serviteurs

CARON, PENTLAND ET STUART,
avocats.

La q
pour la
un sim
même
et l'adr
que le
de laiss
n'autor
frappan
gardien
on peut
devant
Il s'agit
de Québ
des équ

A L
pouvoir
croire in
que les
de cette
port. L
réglerai

Il ser
obliger
Québec,
un regis
avaries,
quer son
de Mont
public a

De ce
en état
qu'on ne
des avar
à leur a

La question est claire, le gardien du port est un officier pour la forme, car il n'est investi d'aucune autorité. Il est un simple témoin de ce qui se passe ; il lui serait inutile même de dresser procès-verbal dans un cas ou dans un autre et l'adresser au gouvernement ; celui-ci ne peut, pas plus que le gardien du port, empêcher un navire en mauvais état de laisser un port canadien pour se mettre en mer ; la loi n'autorise personne à en agir ainsi. Il y a là une lacune frappante dans la loi. Il est de toute nécessité que les gardiens de port au Canada aient plus de latitude et d'autorité ; on peut toujours être autorisé d'appeler de leurs décisions devant une cour d'amirauté ou le ministère de la marine. Il s'agit là de l'administration efficace de ports comme celui de Québec, de leur bonne réputation, ainsi que de la sécurité des équipages des voyageurs et des cargaisons.

A Londres, la Chambre de commerce elle-même a le pouvoir d'empêcher de partir tout navire qu'elle a lieu de croire impropre à traverser l'océan. Il serait peut-être utile que les chambres de commerce du Canada eussent un peu de cette même autorité conjointement avec le maître du port. Les incidents comme celui du steamer *Canopus* se régleraient sur place et sans retard.

Il serait aussi utile que la loi fût amendée de façon à obliger tout pilote de steamer entre la Pointe-aux-Pères et Québec, puis entre Québec et Montréal, et *vice versa*, à tenir un registre de tous les steamers touchant fond, avec ou sans avaries, entre ces différents points du fleuve, et à communiquer son *log* soit au gardien du port de Québec, soit à celui de Montréal, et que ce *log* fût ouvert au libre examen du public aux bureaux des gardiens de ports.

De cette façon, il y aurait chance de connaître les navires en état de prendre la mer ou non. Ils sont plus nombreux qu'on ne le pense les navires qui laissent le Canada avec des avaries très graves et qui sont forcés d'être mis en dock à leur arrivée en Angleterre pour subir d'importants radoubs.

On se rappelle que, durant l'automne de 1888, le steamer *Lake Huron* reçut des avaries en descendant de Montréal, et passa outre à Québec ; mais, arrivé à la Traverse de Saint-Roch, le steamer fut contraint de virer de bord et de se mettre en cale sèche. En 1889, le *Lake Ontario* reçut aussi des avaries en descendant de Montréal. A Québec, il passa outre en route pour l'Angleterre. A son arrivée, force fut au steamer de se mettre dans un dock où il dut être radoubé de la quille jusqu'au pont ; ce qui coûta infiniment plus cher aux propriétaires, que si le steamer eut été radoubé à Québec.

Ces renseignements, le ministère de la marine devrait depuis longtemps déjà pouvoir les fournir au public au moyen de circulaires hebdomadaires ou mensuelles, absolument comme il tient les marins au courant des nouveaux phares, des changements de lumières, des déplacements de bouées et balises, etc., comme le ministère de la milice tient les militaires au courant des ordres généraux, et celui de l'agriculture, le public, au courant des phénomènes météorologiques, de l'état des récoltes, de la température, des brevets d'invention, etc.

Le ministère de la marine publie dans un supplément à son rapport annuel une liste des naufrages et accidents de navigation, mais un an après qu'ils sont arrivés. Ce n'est pas suffisant ; ce supplément est peut-être excellent pour l'histoire, mais ne l'est certainement pas au point de vue des affaires.

RAPP

Au pr

Messie

Ains
surinte
rappor
rée ce

A la
a exan
12 voil
55 s
(grains
Québec
pour pi
de grain
conséq

5 ste
ries req
2 ste
luation.
3 voi
état de

Le su
de carg
Les r

Re
Fr
Ba

Voici
ment en
Le sta
de Sydn

RAPPORT ANNUEL DU SURINTENDANT DU PORT DE QUÉBEC.

Québec, 31 décembre 1890.

Bureau du surintendant du port.

Au président et aux membres
de la Chambre de commerce de Québec.

Messieurs,

Ainsi que le prescrit la section 30 des règlements du surintendant du port, permettez-moi de vous soumettre le rapport annuel des opérations du bureau durant l'année expirée ce jourd'hui, 31 décembre 1890.

A la demande des capitaines ou des agents, le surintendant a examiné les écoutilles et les cargaisons de 7 steamers et 12 voiliers, à leur arrivée d'outre-mer.

55 steamships qui avaient pris partie de leurs cargaisons (grains et autres marchandises) à Montréal, et le reste à Québec, ont été examinés avant d'être acquittés en douane pour prendre la mer. Les vaisseaux qui ne transportent pas de grain ne tombent pas sous les règlements du port, et par conséquent ne se trouvent pas inclus dans le nombre susdit.

5 steamers et 6 voiliers ont été examinés à la suite d'avaries reçues par échouement, collision ou autrement.

2 steamers et 2 voiliers ont été examinés pour fins d'évaluation.

3 voiliers ont été examinés afin de savoir s'ils étaient en état de prendre la mer.

Le surintendant a aussi fait l'examen de 19 lots différents de cargaison et d'agres avariés.

Les recettes et les dépenses du bureau ont été comme suit :

Recettes de toutes sources.....	\$842.00
Frais de bureau.....	422.00
Balance, revenu net	420.00

Voici une liste des vaisseaux qui ont été le plus sérieusement endommagés par échouement ou d'autre manière :

Le steamer *Sicilian*, qui s'est échoué en sortant du havre de Sydney, Cap-Breton, est monté à Montréal, a descendu à

Québec pour y être radoubé, est entré dans le dock, a subi un radoub temporaire, a pris une cargaison de bois et est parti pour l'Angleterre.

Le steamer *Norse King* qui a été avarié par les glaces en venant d'Europe à Montréal, avec une cargaison générale, s'est rendu à destination, a déchargé sa cargaison, est revenu à Québec, a été mis en dock et a été radoubé à demeure sous la surveillance et d'après les règlements du Lloyd; ce steamer est retourné alors à Montréal, a pris une cargaison générale et est parti pour l'Angleterre.

Le steamer *Canopus* qui, au cours d'un voyage d'Angleterre à Montréal avec une cargaison générale, s'est échoué sur des rochers vis-à-vis de la Rivière-du-Loup où il resta du 14 au 21 mai. La plus forte partie de la cargaison fut déchargée; le steamer fut renfloué et amené à Québec. Le bassin de carénage se trouvant occupé, le steamer fut conduit en grève et radoubé temporairement; mais le surintendant du port ne lui remit pas de certificat, vu qu'il n'avait pu convenablement l'examiner: ce steamer repartit ensuite pour l'Angleterre avec une cargaison de madriers.

Le steamer *Thorn Holm*, qui s'est échoué à la Rivière-du-Loup en venant à Pictou, Nouvelle-Ecosse, avec un chargement de charbon; remis à flot, il a été amené à Québec et est en ce moment dans le dock de M. G. T. Davie où il est radoubé à demeure sous la surveillance du Lloyd.

Le steamer *Barcelona* qui, lors d'un voyage de Middleboro à Québec, avec un chargement de rails et de fer d'autre sorte, s'est échoué à l'île Rouge; il a été amené à Québec et a été placé dans la cale sèche en attendant d'autres ordres.

Le steamer *Oregon*, qui s'est échoué en entrant dans le port de Québec; il s'est rendu à Montréal, a déchargé sa cargaison, est revenu à Québec, a été mis en dock et a subi un radoub temporaire; il est retourné à Montréal, où il a pris une cargaison générale, et est reparti pour l'Angleterre.

Le brigantin *Plymouth* qui s'est échoué dans le Richelieu en allant de Montréal à Saint-Jean, Terre-Neuve, avec une cargaison de grain et de foin; il est venu à Québec, a été placé dans le dock de M. John Roche, et a été réparé; il a repris sa cargaison et est reparti.

La barque *Isabel* qui a été coupée en deux et coulée à fond par le steamer *Lake Nepigon*, alors qu'elle était mouillée

à son q
elle a é

La t
dans ur
Québec

La g
collisio

La g
ments e

avec de
de Qué

son voy

Le to

Table
bureau
chaque

1872.....
1873.....
1874.....
1875.....
1876.....
1877.....
1878.....
1879.....
1880.....
1881.....
1882.....
1883.....
1884.....
1885.....
1886.....
1887.....
1888.....
1889.....
1890.....

le dock, a subi
n de bois et est

id par les glaces
rgaison générale,
aison, est revenu
loubé à demeure
s du Lloyd; ce
ris une cargaison

voyage d'Angle-
s'est échoué sur
où il resta du 14
n fut déchargée;
c. Le bassin de
fut conduit en
surintendant du
qu'il n'avait pu
rtit ensuite pour

à la Rivière-du-
avec un charge-
né à Québec et
Davie où il est
Lloyd.

age de Middle-
et de fer d'autre
né à Québec et
d'autres ordres,
entrant dans le
a déchargé sa
1 dock et a subi
Montréal, où il a
sur l'Angleterre.
uns le Richelieu
euve, avec une
à Québec, a été
ité réparé; il a

ux et coulée à
le était mouillée

à son quai où elle déchargeait une cargaison de mélasse ;
elle a été condamnée par la suite et vendue.

La barque *Magnificent*, qui a reçu des avaries légères
dans une collision, en quittant son mouillage dans le port de
Québec ; elle a été réparée pour le moment et est repartie.

La goëlette *Audacious*, qui a été endommagée dans une
collision.

La goëlette *Marie-Elmire* qui s'est échouée aux Ebou-
lements en allant de Montréal à Saint-Jean de Terre-neuve,
avec des provisions de bouche ; elle est revenue dans le port
de Québec où elle a été réparée temporairement et a repris
son voyage.

Le tout humblement soumis.

Votre obéissant serviteur,

W. SIMMONS,

surintendant du port.

Tableau des recettes, des dépenses et du revenu net du
bureau du surintendant du port à Québec, au 31 décembre de
chaque année, depuis 1872 jusqu'à 1889 :

Année.	Recettes totales.	Dépenses.	Revenu net.
	\$ cts.	\$ cts.	\$ cts.
1872.....	1,209 52	97 95	1,111 57
1873.....	1,498 15	260 00	1,238 15
1874.....	2,278 50	620 50	1,650 00
1875.....	2,432 50	574 50	1,858 00
1876.....	2,686 32	857 59	1,808 73
1877.....	2,170 00	526 84	1,643 16
1878.....	1,648 50	489 36	1,159 14
1879.....	1,880 00	644 00	1,236 00
1880.....	2,252 50	386 00	1,666 50
1881.....	2,000 00	683 28	1,316 72
1882.....	2,180 58	928 30	1,252 28
1883.....	2,766 38	1,846 63	1,119 75
1884.....	1,609 71	966 15	643 56
1885.....	1,691 25	854 50	836 75
1886.....	726 85	471 00	255 85
1887.....	1,796 93	426 00	1,370 93
1888.....	1,124 20	319 00	805 20
1889.....	1,212 00	764 05	447 95
1890.....	842 00	422 00	420 00
	33,985 91	11,937 65	21,840 26

Commerce d'exportation de bestiaux.

A bonne heure en janvier 1890, le Conseil donnait son attention à une entreprise grosse de résultats importants pour la ville de Québec, le commerce d'exportation directe du bétail du port, ainsi que le démontre le document suivant :

LETRE DU PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE QUÉBEC,

Au très honorable sir John A. Macdonald, G. C. B.,
premier ministre,

" Sur la nécessité de parachever et utiliser les docks de la Princesse Louise pour recevoir et expédier les consignations de produits et de bestiaux du grand Nord-Ouest et d'autres points.

Bureau de la Chambre de commerce de Québec,

9 janvier 1890.

Monsieur,

" Au nom de la Chambre de commerce de Québec, permettez-moi de profiter de ce moment opportun pour vous écrire sur un sujet qui touche de bien près aux intérêts vitaux et à la prospérité commerciale future du port de Québec et du Canada, sur l'exécution d'un projet qui se rattache aux grandes facilités d'exportation que Québec réclame pour les incomparables jetées de son havre et leur raccordement avec le chemin de fer Canadien du Pacifique.

" La construction de ces bassins coûte environ trois millions de piastres et, jusqu'à l'heure présente, le commerce de ce port et d'ailleurs n'en a pas encore bénéficié matériellement.

" Je vous ferai remarquer que l'espace exigé pour l'emmagasinement du charbon ou pour le chargement du bois à bord des bâtiments avant la construction de ces travaux, existait et existe encore et suffisait amplement aux besoins du trafic.

" Ce
spécial
ont ré
cier é
existai
" V
avance
qui lui
merce
pour
politiq
" A
prend
exigen
fertile
des mil
tive, n
l'est d
havre d
Canada
que l'or
avons i
" Vo
la jetée
marée,
gation,
qui ont
l'océan
quemen
tation.
favorise
tation,
de la jet
pour cel
avec la
arranger
nécessai
produits
façon, g
et de se
périté n
notre pa

estiaux.

il donnait son
ats importants
rtation directe
document sui-

OMMERCE DE

C. B.,

les docks de
les consigna-
Nord-Ouest et

Québec,

nvier 1890.

ébec, permet-
ir vous écrire
rêts vitaux et
Québec et du
rattache aux
ame pour les
rdement avec

trois millions
merce de ce
tériellement.
pour l'emma-
is à bord des
s, existait et
du trafic.

" Ces bassins, tout construits qu'ils ont été dans le but spécial de commander le grand et nouveau trafic de l'ouest, ont réellement créé une diversion, et ont contribué à déprécier énormément la propriété maritime particulière qui existait antérieurement à ces travaux.

" Votre gouvernement, sans aucun doute, en faisant des avances aussi considérables d'argent, prévoyait la nécessité qui lui incombait de pourvoir à l'accommodation du commerce d'exportation du Canada en croissance rapide; inutile pour moi de vous dire ici combien la sagesse de cette politique est hautement appréciée.

" Aujourd'hui, notre cité-sœur est sur le qui-vive, et comprend la nécessité qu'il y a pour elle de faire face aux exigences du commerce d'exportations des Etats-Unis et du fertile Nord-Ouest. Alors que cette ville est forcée de dépenser des millions pour offrir plus d'espace au trafic en perspective, notre position naturelle comme port d'expédition de l'est du Saint-Laurent, offre avec nos grands bassins du havre des facilités d'accommodation sans rivales de par le Canada; et même avec les améliorations supplémentaires que l'on projette de faire à Montréal, et les docks que nous avons ici, il en faudra d'autres dans un avenir prochain.

" Vos travaux magnifiques et fort coûteux, y compris la jetée Louise, le bassin à basse marée et le bassin à haute marée, sont aujourd'hui terminés; à l'ouverture de la navigation, ils seront utilisables et en état de servir aux fins qui ont motivé leur construction: l'exportation à travers l'océan des grains et autres produits de l'ouest, et le débarquement et la livraison rapide des marchandises d'importation. Mais, afin de perfectionner leur système, et de favoriser le plus largement possible l'exportation et l'importation, il faut ériger des élévateurs en dedans et au dehors de la jetée transversale, ainsi que des entrepôts convenables; pour cela, il nous faut votre aide, non sans que vous fassiez avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique, certains arrangements qui nous procureront ces auxiliaires si nécessaires à l'installation convenable et économique des produits de toute nature, marchandises et bestiaux; de cette façon, grâce au développement croissant de cette voie ferrée et de ses embranchements, il y aura augmentation de prospérité non seulement pour Québec, mais aussi bénéfice pour notre patrie commune.

“ Il est pénible de voir la quantité énorme de fret qui prend la route des ports américains, faute de facilités d'accommodation, au Canada.

“ Ces travaux susdits devraient être commencés de suite, afin que nous puissions en profiter à l'ouverture de la navigation, et qu'ils deviennent une source de revenus pour le Canada.

“ Votre gouvernement ne devrait pas perdre de vue que le chemin de fer du Pacifique est un facteur nécessaire au développement des travaux du port de Québec. A ce sujet, je vous ferai observer que les conditions attachées aux obligations dont votre gouvernement est le détenteur contre la compagnie sont de nature à empêcher toute corporation, dans pareilles conditions, d'augmenter son bilan d'affaires sans s'exposer à des pertes sérieuses.

“ A propos de l'exportation du bétail, on ne peut trouver de terrains plus convenables et où le bétail puisse être mieux soigné que les battures de Beauport; ces battures sont à proximité du lieu d'embarquement dans les docks de la Princesse Louise; deux heures après le départ, le bétail respire les brises salines du fleuve, au lieu d'avoir à faire le lourd et fatigant trajet de 36 à 48 heures entre Montréal et Québec, trajet qui, nul doute, est la cause parmi le bétail d'un nombre de mortalités beaucoup plus considérable que durant le reste du voyage.

“ Tout en reconnaissant la sagesse de votre gouvernement qui a développé les ressources de notre pays en subventionnant largement la construction du chemin de fer du Pacifique du Canada, entreprise qui a obtenu de par tout le pays un appui cordial et substantiel, j'ai le vif espoir qu'il vous sera agréable d'user de votre influence, de concert avec vos honorables collègues, pour dégrever ce chemin de fer des obligations dont j'ai déjà parlé, et, de la sorte, permettre à Québec de contribuer au développement du Canada et d'avoir sa part des bénéfices qui découlent pour le pays du parachèvement de notre grande voie ferrée nationale.

“ Permettez-moi d'ajouter que je suis autorisé à insister auprès de vous pour que vous arriviez à une entente avec la compagnie du chemin de fer du Pacifique dans le sens que je viens d'indiquer, et je dois aussi déclarer qu'il ne serait

pas ex
compa
“ Et
respect

Au très

Dans
de Mon
Chambi
M. Bic
des ava
merce
uniques
tion imi
mité de

Deva
commu
pétition

“ A l'h

“ Le
tueuser

“ Que
l'aide p
américai

“ Que
se trouv
canadien
avantag
champs
d'embar

pas expédient d'accorder sur vos jetées du havre, à aucune compagnie de chemin de fer, un droit exclusif d'occupation.

" En vous priant d'agréer l'assurance de mon profond respect,

Je demeure

votre très humble serviteur,

(Signé),

RICHARD TURNER,

président.

Au très honorable sir John A. McDonald, G. C. B. "

Dans une lettre en date du 25 février, à M. R. Bickerdike, de Montréal, grand exportateur de bétail, le président de la Chambre ouvrait les négociations en faveur du site de Québec. M. Bickerdike, dans sa réponse, parla en termes chaleureux des avantages exceptionnels qu'offrait Québec pour le commerce d'exportation de bétail, avantages, dans son opinion, uniques au pays. M. Bickerdike suggérait aussi la construction immédiate d'enclos pour le bétail et d'abattoirs à proximité de la jetée Louise.

Devant pareil accueil, le Conseil s'empessa de se mettre en communication avec les autorités fédérales et d'adresser la pétition suivante au ministre de l'agriculture, à Ottawa.

" A l'honorable John Carling,

ministre de l'agriculture.

" Le conseil de la Chambre de commerce expose respectueusement dans sa pétition :

" Que des mesures ont été prises dans le but d'obtenir de l'aide pour augmenter les facilités de transport du bétail américain par la voie du Saint-Laurent.

" Que le port de Québec, sur ses deux rives dont chacune se trouve être le terminus de deux grandes voies ferrées canadiennes, le Grand-Tronc et le Pacifique, possède des avantages naturels, au point de vue de la température, des champs de pâturage et du voisinage immédiat des endroits d'embarquement et débarquement, qui en font un point

d'expédition de première classe pour le bétail, avant qu'il entreprenne le voyage par mer.

" Qu'il est parfaitement reconnu que la mortalité du bétail après avoir quitté Québec, est minime comparativement à celle qui se produit à l'ouest de Québec.

" Que les prairies de l'autre côté de la rivière Saint-Charles sur les battures de Beauport, de même que dans les localités à Québec-Sud, se trouvant de part et d'autre à courte distance des endroits des mouillages des steamers, ne demandent qu'à être simplement vues pour corroborer les allégués ci-haut formulés.

" Qu'il existe déjà une quarantaine et des enclos à Québec-Sud.

" Que des enclos érigés dans le voisinage de la jetée de la Princesse Louise réduiraient à la plus simple expression les pertes par maladie parmi le bétail expédié par la voie du Saint-Laurent.

" Que le transport extra du bétail par voie ferrée sur la distance de 170 milles entre Montréal et Québec, réduirait le nombre de mortalités beaucoup plus que si le bétail était expédié par eau sur la même distance, et le bétail pourrait être ainsi embarqué en condition saine.

" Que vos requérants insistent respectueusement à ce que vous ayez la sagesse de ne pas vous engager à aider à de nouvelles constructions pour l'expédition du bétail américain en plus grande quantité que d'ordinaire, avant d'avoir étudié les avantages exceptionnels qu'offrent Lévis et Québec, ou d'avoir ordonné un examen des localités, examen qui, vos pétitionnaires en sont convaincus, corroborera les avancés contenus dans cette pétition et justifiera tout octroi d'argent, quelque libéral qu'il puisse être, en faveur de cette localité, point suprême d'embarquement pour un voyage océanique."

Et vos requérants, comme c'est leur devoir, ne cesseront de prier.

Québec, 26 février 1890.

La réponse du ministre ne surprit personne. L'honorable John Carling accusa réception de la pétition, mais se retrancha derrière le statut relatif aux maladies contagieuses du bétail, qui interdit d'une manière absolue l'exportation de bétail américain d'un port canadien quelconque, sous peine

pour le
qu'il a
américai
aux Eta
que le b
ivée, pe
pays.

Quelq
nvenait
Louise
Bickerdi
compagn
H. M. F
secrétaire
que la sa
like put
du port p
e nouve
pour ce c

Le 14
nécessaire
nnée, et
ans autre
du minist
Deux
n suivante

Au présid

Messieurs

" Après
de la Prin
américain,

bétail, avant qu'il
mortalité du bétail
comparativement à

à la rivière Saint-
même que dans les
art et d'autre à
des steamers, ne
pour corroborer les

enclos à Québec-

de la jetée de la
l'expression les
par la voie du

voie ferrée sur la
Québec, réduirait le
si le bétail était
bétail pourrait

ensemencement à ce
aider à aider à de
bétail américain
nt d'avoir étudié
et Québec, ou
examen qui, vos
era les avancés
octroi d'argent,
e cette localité,
age océanique."

r, ne cesseront

3. L'honorable
mais se retrans-
contagieuses du
exportation de
que, sous peine

pour le Canada de perdre en Angleterre tous les privilèges
qu'il a obtenus en faveur du bétail canadien. Le bétail
américain, à cause de l'existence de la pleuro-pneumonie
aux Etats-Unis, est mis sur la liste des cas réservés, tandis
que le bétail canadien au lieu d'être abattu sur place à l'ar-
rivée, peut être expédié dans les pâturages de l'intérieur du
pays.

Quelques semaines plus tard, le conseil de la Chambre
invitait M. Bickerdike à venir visiter le site de la jetée
Louise et les plans des futurs enclos et abattoirs. M.
Bickerdike arrivait à Québec le 10 avril au matin, et, en
compagnie de M. V. Châteauvert, 1er vice-président, de M.
H. M. Price, 2e vice-président, d'autres membres et du
secrétaire de la Chambre, visitait la jetée Louise. Malgré
que la saison et les chemins fussent déplorable, M. Bicker-
dike put analyser en quelques minutes tous les avantages
du port pour le commerce d'exportation du bétail. Il avoua
le nouveau qu'il n'y avait pas de site supérieur en Amérique
pour ce commerce.

Le 14 avril, la Commission du havre offrait le terrain
nécessaire sur la jetée Louise gratuitement pour la première
année, et pour un loyer de \$1,000 pour la seconde année,
sans autres obligations, moyennant toutefois l'approbation
du ministre des travaux publics du Canada.

Deux vétérinaires de Québec adressaient aussi la lettre
suivante à la Chambre de commerce :

Québec, 18 avril 1890.

Au président et aux membres de la

Chambre de commerce de Québec.

Messieurs,

"Après avoir fait une inspection soigneuse de la jetée
de la Princesse Louise, à propos de l'expédition du bétail
américain, qu'il nous soit permis de déclarer qu'il n'y a pas

d'endroit de par le Canada qui soit plus convenable, plus commode et plus propre pour le bétail, parce qu'il est salubre et isolé.

" Un autre point très avantageux et favorable à Québec, comme port d'expédition, est le fait que l'on peut avoir des terrains à pâturages de premier choix dans les environs, les battures de Beauport, par exemple, et les bords de la rivière Saint-Charles ; le bétail arrivant d'un long voyage par chemin de fer pourrait y être conduit pour une semaine ou dix jours, afin de se reposer des fatigues du voyage, et pourrait être embarqué sain et dispos ; ce qui réduirait au minimum la mortalité durant la traversée et raccourcirait aussi le séjour du bétail à bord d'au moins deux jours. C'est un fait bien connu parmi les exportateurs de bétail que le plus grand nombre de mortalités se produit durant le voyage par eau entre Montréal et Québec. Comme la pleuro-pneumonie prédomine en Allemagne, dans le duché de Holstein, en Russie, en France et en Autriche, et que par conséquent ces pays sont sous réserve et placés sur la liste d'interdiction, il doit se faire nécessairement une grande exportation de bétail américain.

" S'il arrivait que la maladie fit son apparition parmi les bestiaux, il y a à Québec d'excellentes facilités pour isoler et mettre en quarantaine le bétail malade."

Nous avons l'honneur d'être,

Messieurs,

Vos obéissants serviteurs,

W. B. HALL, C. V. D. R. C. A.

P. H. CUMMINGS, C. V.

" P. S.—Nous sommes aussi d'avis qu'il n'existe dans aucun port américain de l'Atlantique de pareilles facilités de transport et d'accommodation."

W. B. H., C. V. D.

P. H. C., C. V.

Le conseil de la Chambre, voulant composer son plaidoyer en faveur de Québec de pièces puissantes, d'arguments irré-

s convenable, plus
il, parce qu'il est

favorable à Québec,
l'on peut avoir des
is les environs, les
bords de la rivière
ng voyage par che-
ne semaine ou dix
voyage, et pourrait
uirait au minimum
courcirait aussi le
x jours. C'est un
bétail que le plus
rant le voyage par
pleuro-pneumonie
de Holstein, en
par conséquent ces
liste d'interdiction,
de exportation de

parition parmi les
cilités pour isoler
"

riteurs,

C. V. D. R. C. A.
gs, C. V.

u'il n'existe dans
reilles facilités de

H., C. V. D.
C., C. V.

oser son plaidoyer
d'arguments irré-

ntables, résolut, à la suite de ces préliminaires, de frapper
en coup droit, et de consulter la principale autorité dans le
ays sur la matière. Il chargea son secrétaire d'écrire la
ettre suivante :

CHAMBRE DE COMMERCE.

Québec, 5 mai 1890.

M. Dr McEACHREN, C. V.,

Montréal.

Cher monsieur,

" Votre attention a dû être attirée sur le fait que, depuis
six ou sept dernières semaines, les gens d'affaires s'effor-
tent activement de donner au trafic du bétail une tournure
profitable pour le pays, tout en tenant compte des objections
égales et sanitaires que cela pourrait soulever contre une
ranche importante d'affaires qui, au lieu d'être exploitée
exclusivement par des ports américains du littoral, pourrait
aussi l'être avantageusement par deux ports canadiens.

" Après avoir soigneusement étudié la question, et avant
d'aller plus loin, la Chambre de commerce de Québec, par
l'intermédiaire de son Conseil, désirerait connaître l'opinion
des hautes autorités sur le pour et le contre du projet; dans
ce but, elle prend la liberté de vous écrire, pleine de con-
fiance qu'elle est dans votre expérience et dans votre lar-
geur de vues en pareilles matières.

" Ainsi qu'il vous l'est connu, le trafic du bétail se fait en
général depuis Chicago jusqu'à Sarnia sur le territoire améri-
cain; puis, de l'autre côté de la rivière, sur le territoire
canadien, à travers la province d'Ontario, avec un arrêt de
trois ou quatre jours en moyenne à un endroit appelé Lynn
sur fins de ravitaillement du bétail; puis à travers la pro-
vince de Québec et les cantons de l'Est du Canada jusqu'à
Island Pond; ensuite, derechef sur le territoire américain
jusqu'à Island Pond jusqu'à Portland, Maine, où le bétail
est embarqué à bord de steamers canadiens.

" Si Portland restait le terminus d'été des compagnies
canadiennes de steamers, il n'y aurait pas de changement
dans cet itinéraire du bétail. Mais comme depuis mai jus-

qu'à novembre, le terminus de cette navigation océanique se trouve transféré de Portland à Québec et Montréal, et comme l'on ne peut expédier de bétail américain de ports canadiens, il s'ensuit que les expéditeurs de bétail canadiens sont obligés de faire leur trafic par New-York ou Boston *via* Détroit, Windsor (Ontario), Niagara, etc.

“ Croyez-vous que, dans les circonstances, ce transit du bétail américain sur une grande étendue du territoire canadien, puisse être permis sans que nos troupeaux canadiens soient exposés à contracter les maladies contagieuses auxquelles le bétail américain est, dit-on, particulièrement exposé ?

“ N'est-ce pas votre opinion qu'il y a dans ce simple fait un aveu implicite qu'il ne peut y avoir danger que le bétail canadien puisse contracter des maladies ?

“ Ne doit-on pas conclure de là qu'il ne peut y avoir de risque plus grand en transportant le bétail américain par terre jusqu'à un port canadien, sur une distance même plus courte à travers le Canada, de Montréal à Québec, que de Montréal à Island Pond ?

“ Le risque serait certainement moindre encore, par le fait qu'au port d'expédition (disons Québec) le bétail, amené par les chars, trouverait des abris confortables, bien ventilés, isolés, dans le voisinage immédiat de vastes pâturages, et, une fois à bord des steamers, à pas plus de vingt milles des brises fortes, fraîches et pures du Saint-Laurent.

“ S'il existe un port canadien offrant toutes ces conditions au commerce d'exportation du bétail, ne serait-ce pas là une raison puissante et décisive de le choisir comme port d'expédition du bétail du Canada ?

“ Eh bien, monsieur, le conseil de la Chambre de commerce se permet d'attirer votre attention sur le fait que la ville de Québec offre aujourd'hui tout ce qui peut être nécessaire et avantageux pour le commerce d'exportation du bétail ; il affirme ce fait non seulement dans l'intérêt exclusif de cette ville, mais aussi de tous les exportateurs de bétail à l'ouest de Québec.

“ Le conseil est d'avis qu'un port canadien au moins devrait bénéficier de cette branche particulière de trafic, et que le meilleur site du Canada pour l'expédition du bétail, se trouve à Québec, au cœur des grandes jetées du havre.

“ Te
comme
quer, e
les vôt
vous es

M. N. L.
secr

Cher moi

“ En ré
sujet de l
permettez
pleinèmer
ait à par
ment pas
portation
donc pas é
“ De pl
neumoni
l'Angleter
ouest, sor
eut existe
érieux.
“ Quant
asser le b

“ Telles sont les opinions du conseil de la Chambre de commerce à ce sujet ; je suis chargé de vous les communiquer, en vous priant en même temps de me faire connaître les vôtres, dès que vous le pourrez ; la discrétion du Conseil vous est d'avance acquise, si vous le désirez. ”

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

N. LEVASSEUR,

secrétaire.

RÉPONSE DU DR McEACHREN.

Bureau de la Quarantaine du bétail,

Montréal, 7 mai 1890.

M. N. LEVASSEUR,

secrétaire de la Chambre de commerce de Québec.

Cher monsieur,

“ En réponse à votre communication du 5 du courant au sujet de l'exportation du bétail américain de ports canadiens, permettez-moi de vous dire que toute la question a été pleinement discutée. Si le gouvernement canadien consentait à pareil arrangement, le Canada ne tarderait certainement pas à être mis sur la liste des pays dont le bétail d'exportation doit être abattu au port de débarquement ; il n'a donc pas été jugé opportun de recommander cet arrangement.

“ De plus les découvertes fréquentes de cas de pleuro-pneumonie chez le bétail américain arrivant à des ports d'Angleterre, et importé en majeure partie des Etats de l'ouest, sont de nature à faire soupçonner que la maladie peut exister dans cette région, et font redouter un danger sérieux.

“ Quant à la permission que l'on a maintenant de faire passer le bétail américain à travers une partie du Canada,

cela s'est fait à la suite d'une entente avec le gouvernement impérial, que nos relations d'affaires à ce chapitre n'en souffriraient d'aucune façon ; si le gouvernement impérial jugeait à propos de retirer cette permission, il n'y aurait pas d'autre alternative pour le gouvernement canadien que d'arrêter ce trafic à travers le Canada ; on regarde comme plus avantageux pour le Canada le privilège pour les éleveurs d'avoir accès libre aux marchés anglais, que les bénéfices que certains ports pourraient retirer du plan que l'on suggère."

J'ai l'honneur d'être,

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. MCEACHREN,

F. O. C. V. H. D. H.,
inspecteur en chef.

Le Conseil, malgré la justesse de ses considérations et la force de ses arguments, se heurtait à un ensemble d'objections appuyées par l'autorité. Remettant à un peu plus tard de battre la muraille en brèche, il prit les mesures nécessaires pour provoquer une ou deux expériences du site de Québec au point de vue de l'expédition du bétail.

Pendant ce temps-là, en face des agissements du Conseil, l'opinion s'émouvait à Montréal ; la presse, et la *Gazette* de Montréal entre autres, se mit à commenter la situation. On parut assez inquiet de la concurrence qui surgissait à l'horizon du côté de Québec ; on déplora en termes amers le manque d'accommodation à Montréal pour le commerce d'exportation du bétail, et l'on fit appel aux autorités fédérales pour qu'elles construisissent à Montréal, aux frais de la caisse publique, bien entendu, les quais, les remises, les enclos nécessaires à l'expédition du bétail.

L'un des indices du sentiment public chez nos voisins se retrouve dans une lettre du secrétaire de la *Dominion*

Livé
avait
lettre,
supéri
" nos
tout e
dation
l'assoc
d'expé
Mal
faisaie
restère
avant
état po
Québec
points
ou par
de pren
Il s'
ce gen
vemen
Ce c
encore
l'on vo
Mais
ne tard
Le 2
bétail v
tons),
MM.
agents
de cett
souscri
le 29
Kenne

le gouvernement
capitaine n'en souf-
nement impérial
il n'y aurait pas
t canadien que
regarde comme
pour les éleveurs
que les bénéfices
que l'on suggère."

r,
REN,
V. H. D. H.,
specteur en chef.

sidérations et la
ensemble d'objec-
un peu plus tard
s mesures néces-
ences du site de
bétail.

ents du Conseil,
et la *Gazette* de
ter la situation.
qui surgissait à
termes amers le
ur le commerce
t autorités fédé-
al, aux frais de
les remises, les

chez nos voisins
e la *Dominion*

Live Stock Association en réponse à une invitation que lui
avait faite le Conseil de visiter le site de Québec. Dans cette
lettre, le secrétaire, M. Wm. Cunningham, avouait que la
supériorité du site de Québec était admise sans conteste, mais
"nos gens," ajoutait-il, "sont maintenant disposés à faire
tout en leur pouvoir pour donner au trafic toute l'accommoda-
tion désirable, et les membres du conseil exécutif de
l'association, ne paraissent pas désireux d'appuyer le projet
d'expédier le bétail canadien par Québec."

Malgré cette assertion, les conditions dans lesquelles se
faisaient le transport et le commerce du bétail à Montréal
restèrent ce qu'elles étaient, et les exportateurs qui tenaient
avant tout à ce que le bétail fut embarqué dans le meilleur
état possible, se tournaient sérieusement du côté du port de
Québec dont ils appréciaient hautement les avantages à tous
points de vue, et s'informaient de temps à autre, par lettre
ou par dépêche, s'il y avait dans le port des steamers en état
de prendre des cargaisons de bétail pour l'Europe.

Il s'est trouvé malheureusement qu'à chaque demande de
ce genre, le Conseil, après recherches, a dû répondre négati-
vement.

Ce qui se comprend facilement, d'ailleurs; on n'en était
encore qu'aux négociations préliminaires pour le trafic que
l'on voulait inaugurer.

Mais ces négociations, poussées avec vigueur et énergie,
ne tardèrent pas à avoir un résultat pratique.

Le 29 août dans la journée, la première cargaison de
bétail vivant pour l'Europe, (382 bêtes à cornes et 500 mou-
tons), était chargée à bord du steamer *Osmanli* nolisé par
MM. McLean, Kennedy et Cie, courtiers de marine et
agents de steamers. Pour subvenir aux frais préliminaires
de cette exportation expérimentale, la Chambre de commerce
souscrivait pour sa part la somme de \$300 qu'elle versait
le 29 août au matin entre les mains de MM. McLean,
Kennedy et Cie.

Douze jours après, un autre steamer, le *Linda*, prenait à la jetée Louise un autre chargement de bois et de 543 bêtes à cornes à destination de Newcastle-on-Tyne. Cette deuxième expérience eut encore plus de succès que la première. Le chargement commencé à 11 heures a. m. était fini sur les 7 heures du soir. Le *Linda* partait à 2 heures du matin.

Le 8 septembre, le Conseil convoquait une réunion générale spéciale de la Chambre pour discuter, entre autres choses, les mesures à prendre pour établir définitivement le commerce d'exportation d'animaux à Québec.

L'assemblée passa les trois résolutions suivantes :

" 1. Que le commerce de Québec souffre sérieusement de la détention entre les mains du gouvernement fédéral des débentures du chemin de fer du Nord ;

" Que le commerce qui se dirigerait du côté de Québec par suite de sa position naturelle, se trouve intercepté et considérablement diminué par suite des conditions imposées à l'extinction de ces débentures, et que tant que ces conditions ne disparaîtront pas, il n'est pas de l'intérêt du chemin de fer du Pacifique de permettre que Québec devienne le terminus oriental de cette voie ; que nous regrettons que le gouvernement n'ait pas réglé cette question, afin de permettre à Québec d'avoir la part dans le commerce d'exportation des céréales sur laquelle cette ville devrait pouvoir naturellement compter, à la suite de l'abondante récolte des provinces du nord-ouest du Canada et des états avoisinants de l'ouest américain ;

" Que copie de cette résolution soit adressée au gouvernement, en le priant de lui donner son attention immédiate, et d'éteindre les dites débentures moyennant les conditions que, dans sa sagesse, il croira les plus avantageuses au pays ;

" 2. Qu'à raison des facilités exceptionnelles qu'offre Québec pour la réception et l'expédition du bétail, sur les grandes et spacieuses jetées du havre aujourd'hui terminées, il est urgent et de première nécessité que des mesures immédiates soient prises pour augmenter les commodités déjà existantes, afin de faire face aux exigences d'un trafic croissant, et utiliser de façon pratique les avantages du port ; qu'à cette fin il soit nommé une commission chargée de mettre à exécution

es mes

it trafi

" Qu

ion, a'

orsyth

B. Verr

" 3. (

ommer

ent et l

e les ir

altés ex

étail se

Montréal

Le 9 s

Cham

ait la

nécessaire

ne péri

mière

atre au

Restait

emins

ûté \$14

u élevé.

les com

ificque

et à \$10

rand-Tr

Les nég

oire que

ns de la

préside

Le trois

pe s'est

steamer

0 bêtes

ittait Q

Linda, prenait à
is et de 543 bêtes
ne. Cette deux-
ne la première. Le
était fini sur les 7
res du matin.

une réunion géné-
ter, entre autres
définitivement le
ec.

ivantes :

sérieusement de
ment fédéral des

côté de Québec
ive intercepté et
ditions imposées
et que ces condi-
térêt du chemin
bec devienne le
regrettons que le
on, afin de per-
merce d'exporta-
devrait pouvoir
lante récolte des
états avoisinants

ée au gouverne-
on immédiate, et
les conditions
geuses au pays ;
es qu'offre Qué-
, sur les grandes
erminées, il est
ures immédiates
déjà existantes,
ssant, et utiliser
qu'à cette fin il
tre à exécution

es mesures propres à contribuer au développement du sus-
dit trafic ;

“ Que les personnes suivantes composent la dite commis-
sion, avec privilège de s'en adjoindre d'autres : Lt - Col.
Forsyth, MM. R. Dobell, F. Gourdeau, J.-E. Martineau,
B. Verret, H. M. Price et V. Châteauvert ;

“ 3. Que le président et le conseil de la Chambre de
commerce soient priés d'avoir une entrevue avec le prési-
dent et les officiers de la Société des débardeurs, dans le but
de les induire à faire disparaître, si c'est possible, les diffi-
cultés existantes, afin que l'exportation des madriers et du
bétail se fasse à aussi bon marché de Québec que de
Montréal.”

Le 9 septembre, en réponse à une lettre du secrétaire de
la Chambre de commerce, la Commission du havre infor-
mait la Chambre qu'elle était disposée à affermer l'espace
nécessaire aux enclos pour le bétail sur la jetée Louise pour
une période de cinq ans, aux conditions suivantes : 1° la
première année gratuitement ; 2° \$1,000 par an pour les
quatre autres années, les autres conditions restant les mêmes.
Restait une autre concession à obtenir des compagnies de
chemins de fer. Les deux expéditions de bétail avaient
côté \$14 par char. Les exportateurs trouvaient le prix un
peu élevé. Des négociations entre la Chambre de commerce
et les compagnies des chemins de fer du Grand-Tronc et du
Pacific furent entamées ; on leur demanda de réduire le
prix à \$10 par char, c'est-à-dire de revenir à l'ancien tarif du
Grand-Tronc entre Montréal et Lévis.

Les négociations se continuent encore, et il y a lieu de
croire que les compagnies finiront par accepter les proposi-
tions de la Chambre de commerce faites par l'intermédiaire
du président.

Le troisième chargement de bestiaux à Québec pour l'Eu-
rope s'est fait vendredi, le 7 novembre, à bord du *Cassius*.
Le steamer, après avoir pris un chargement de bois, recevait
20 bêtes à cornes sur les 11.30 heures de la matinée, et
quittait Québec dans l'après-midi.

Un autre steamer, le *Serica*, prenait un chargement de bois et de bestiaux et laissait le port de Québec dans la même journée, peu de temps après le *Cassius*. Ça été le quatrième et dernier envoi de bétail vivant du port de Québec en Europe, avant la clôture de la navigation.

D'après les rapports officiels, les importations totales de bétail au Canada en 1889 ont été comme suit :

Par eau :

Québec (Pte Lévis).....	140	679	70	.....
Halifax.....	10	.....	.....	.....
Saint-Jean (N.-Brunswick)...	2	.....	.....	.....
Victoria (C. Anglaise).....	30,523	1,967	.....	.....

Par terre :

Ontario (Pointe-Edouard).....	128		75	
-------------------------------	-----	-------	----	-------

Nord-Ouest :

Emerson (Manitoba).....	151	2,635	18	8	1,254
Manitou.....	108	85	2	6	78
Fort McLeod.....	3,445	184	.....	2	708
Totaux.....	3,984	34,036	2,132	16	2,041

Par suite de la baisse dans les importations des marchés de l'ouest, et de la maladie qui régnait en Angleterre, l'importation de bestiaux par la quarantaine de Lévis en 1889 a été inférieure à celle de l'année précédente. Voici les chiffres :

	1888	1889
Bœufs.....	198	140
Moutons.....	1,994	609
Porcs.....	77	70
Totaux.....	2,269	819

Voici les différentes destinations de ces importations :

Pour le Canada :

Bœufs.....	138	140*
Moutons.....	1,132	431
Porcs.....	77	70
Totaux.....	1,347	641

* Dont 116 pour les ranches d'Alberta.

Pour les Etats-Unis :

Bœufs.....	60	.....
Moutons.....	862	178
Porcs.....	.....	.....
Totaux.....	922	178

un chargement de
e Québec dans la
l'assius. Ça été le
vivant du port de
navigation.
tations totales de
suit :

70
.....
.....
1,967

75

18 8 1,254
2 6 79
..... 2 708
2,132 16 2,041

tions des marchés
it en Angleterre
taine de Lévis en
précédente. Voici

888 1889
198 140
984 609
77 70
269 819
importations :

138 140*
132 431
77 70
347 641

A l'exception d'un animal abattu parce qu'il souffrait de la tuberculose, tous les autres ont laissé la quarantaine en bonne condition, après y avoir subi la détention obligée.

Les exportations de bestiaux pour 1889 *vid* le Saint-Laurent en Angleterre, ont été :

Bœufs.....	85,053
Moutons.....	58,983

La condition saine des bestiaux au Canada est prouvée par le fait que le professeur McEachran a rapporté que les inspecteurs de bestiaux n'ont pas trouvé un seul cas de maladie parmi les bestiaux, avant que ceux-ci ont été exportés; c'est là un fait d'autant plus remarquable que les animaux sont venus de toutes les parties du Canada.

Voici un tableau comparatif des exportations de bestiaux pour les huit années de calendrier expirant en 1889 :

	Bœufs	Moutons
1882.....	35,378	75,905
1883.....	55,625	114,352
1884.....	61,843	67,197
1885.....	69,158	38,534
1886.....	64,555	94,297
1887.....	64,621	35,473
1888.....	60,828	46,167
1889.....	85,053	58,983

Le rapport officiel dit que cette année là (1889) les exportateurs ont été satisfaits de leurs opérations de l'année; que les éleveurs et les expéditeurs ont eu personnellement la preuve que ce sont les produits seuls d'un élevage soigné et d'animaux de bonne race, qui ont commandé les prix les plus élevés sur les marchés étrangers; que la voie du Saint-Laurent est la plus favorable qui existe pour le commerce d'exportation de bestiaux.

Les exportations totales de bestiaux de par le Canada, computedes d'après les tableaux du commerce et de la navigation, ont été comme suit depuis 1874 jusqu'à 1889 :

ANNÉES.	CHEVEAUX.		BÊTES À CORNES.		MOUTONS.	
	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.
1874.....	5,399	\$ 570,544	39,623	\$	252,081	\$
1875.....	4,382	460,672	33,968	823,522	242,488	637,561
1876.....	4,299	442,338	25,387	601,448	141,167	505,536
1877.....	8,306	779,222	24,636	715,750	209,889	585,020
1878.....	14,179	1,273,728	23,915	1,152,334	242,989	699,337
1879.....	16,629	1,376,784	46,669	2,096,696	308,093	998,045
1880.....	21,393	1,880,379	54,914	2,764,437	398,746	1,422,890
1881.....	21,998	2,094,037	63,277	3,461,871	354,155	1,372,137
1882.....	20,820	2,326,637	64,106	2,756,330	311,669	1,238,957
1883.....	13,019	1,633,291	66,396	3,898,028	308,474	1,383,056
1884.....	11,505	1,617,829	89,263	5,881,082	304,403	1,544,005
1885.....	12,810	1,640,566	144,441	7,508,043	336,207	1,264,811
1886.....	16,851	2,232,623	92,661	5,916,551	359,488	1,184,106
1887.....	19,081	2,350,926	116,490	6,521,320	443,628	1,525,357
1888.....	20,397	2,458,231	100,747	5,012,713	385,074	1,276,046
1889.....	17,767	2,170,722	102,919	5,708,126	390,131	1,263,125

Durant l'année 1891, on a exporté de Montréal 127,000, et du port de Québec, 2,506 têtes de bétail.

Entre elle le l'exporta terrains, leurs. l'est très pour l'ac droit; il des somi plusieurs pas prati Rivières Québec, s'intérieur prises, au reconnu pendant l du voyag es fortes leur à to ux-Pères es point tre expor La corr Chambre o bien conn ent de la " Si voi btenir de vous aures avoir; ma steamers reprennen rendre di

1889	12,310	1,640,566	144,441	7,508,043	504,403	1,614,005
1888	16,961	2,232,623	92,661	5,916,561	335,207	1,264,811
1887	19,081	2,350,926	116,490	6,521,320	359,488	1,184,106
1886	20,397	2,458,231	100,747	5,012,713	443,628	1,525,357
1885	17,767	2,170,722	102,919	5,708,126	395,074	1,276,046
1884					390,181	1,263,125

Durant l'année 1891, on a exporté de Montréal 127,000, et du port de Québec, 2,508 têtes de bétail.

Entre temps, la ville de Trois-Rivières a réclamé pour elle le commerce ou du moins une partie du commerce d'exportation du bétail, en faisant des offres généreuses de terrains, de bonus et d'exemptions de taxes aux exportateurs. Il n'y a pas de doute que le site de Trois-Rivières est très favorable à ce commerce; mais tout est à faire pour l'accommodation du bétail et des steamers dans l'entroit; il faudrait y ériger des constructions qui coûteraient des sommes énormes et ne seraient pas terminées avant plusieurs années. Le plan, pour le moment du moins, n'est pas pratique. De plus, il ne faut pas oublier que Trois-Rivières est situé à mi-chemin environ entre Montréal et Québec, sur la partie du fleuve Saint-Laurent resserrée dans l'intérieur des terres, et si préjudiciable, faute de grandes brises, au transport du bétail à bord des steamers. Il est reconnu que les animaux meurent en plus grand nombre pendant le trajet de Montréal à Québec que durant le reste du voyage. A ce point de vue, Québec, se trouvant plus près des fortes brises salines du Saint-Laurent, offre un site supérieur à tous les autres, et si Matane, Rimouski ou la Pointe-aux-Pères avaient toutes les constructions requises, c'est de ce point là, de préférence à tous autres, que le bétail devrait être exporté.

La correspondance entre les expéditeurs de bétail et la Chambre de commerce a toujours continué, et un exportateur bien connu de Montréal écrivait entr'autres choses au président de la Chambre :

“ Si vous pouvez réveiller les marchands de Québec, et obtenir des cargaisons *mortes* pour les steamers à Québec, vous aurez tous les chargements de bétail que vous voudrez avoir; mais vous ne devez pas vous attendre à ce que les steamers qui déchargent leurs cargaisons à Montréal et reprennent leur fret pour l'Europe, arrêtent à Québec pour prendre du bétail lorsqu'ils le trouvent ici.”

Cette citation donne clairement la note de la situation ; si nous voulons avoir à Québec une bonne part du commerce d'exportation du bétail, il nous faut trouver sur place des cargaisons de bois et de grains. Pour cela, il faut que nos marchands soient en mesure de faire leurs expéditions de produits à aussi bonnes conditions qu'ils les font aujourd'hui dans le port de Montréal. Deux obstacles qui se présentent naturellement à l'esprit des gens qui suivent de près les affaires publiques, doivent être écartés de la voie : la Société des débardeurs et ses règlements, et les \$970,000 de débetures de l'ancien chemin de fer du nord.

La Société des débardeurs vient d'être mise en demeure par la Législature et le Conseil exécutif, d'avoir à soumettre tous ses règlements au lieutenant-gouverneur en Conseil qui les approuvera ou les abrogera, suivant le cas. Le chapitre suivant est consacré à l'histoire de cet événement.

Reste donc à régler la question des débetures.

La Société des débardeurs de Québec.

On vient de voir que, au cours d'une assemblée générale de la Chambre de commerce, le 8 septembre dernier, le président et les officiers de cette société ont été invités à rencontrer le président et les membres du conseil de la Chambre de commerce en assemblée régulière, afin de conférer sur les moyens d'en venir à une entente dans l'intérêt du commerce du port.

L'invitation a été transmise de suite au président de la société, en lui laissant le privilège de choisir le jour et l'heure de la réunion.

En voici le texte :

Québec, 9 septembre 1890.

A Monsieur Peter Courtney,

président de la

Société des débardeurs de Québec.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous informer que le président et le conseil de la Chambre de commerce de Québec désirent rencontrer le président et les officiers de la Société des Débardeurs de Québec, conformément à la résolution suivante qui a été votée à une assemblée générale spéciale de la Chambre, lundi, 8 du courant :

“ Que le président et le conseil de la Chambre de commerce soient priés d'avoir une entrevue avec le président et les officiers de la Société des débardeurs, dans le but de les induire à faire disparaître, si c'est possible, les difficultés existantes, afin que l'exportation des madriers et du bétail se fasse à aussi bon marché de Québec que de Montréal.”

Si votre société préfère rencontrer un nombre moindre de marchands, il n'y aura pas d'objection à ce que son désir soit exaucé.

Si l'entrevue avait lieu cette semaine, cela faciliterait beaucoup les choses.

J'ai l'honneur d'être,

Votre obéissant serviteur,

N. LEVASSEUR,

Secrétaire.

Il n'y a pas eu de réponse à cette invitation, ni même le simple accusé de réception que les convenances exigent invariablement ; c'est au point que l'on se demande si jamais l'invitation a été lue à la société ou à son conseil.

Quoiqu'il en puisse être, à l'assemblée générale de la Chambre, du 8 septembre dernier, la position prise par les débardeurs vis-à-vis du commerce de Québec, a été longuement discutée et a jeté un peu de lumière sur les embarras dont notre port est la victime.

Il a été établi que Québec, par rapport au commerce de bois et aux frets océaniques, se trouve dans la déplorable position suivante vis-à-vis de Montréal.

Si les marchands de Québec ne peuvent expédier les cargaisons de madriers qui leur sont expédiées d'Ottawa, à des conditions aussi avantageuses de Québec que de Montréal, en voici les raisons :

1° Il en coûte 70 cts par mille de moins pour noliser une barge à Montréal qu'à Québec, ou, disons, de \$150 à \$200 par chargement de madriers à bord des barges ;

2° A Québec, les débardeurs refusent de travailler à bord de navires qui emploient des grues à vapeur pour le chargement des madriers, tandis qu'à Montréal, c'est le contraire. Comme les steamers dits *tramps* n'ont pas d'écouilles latérales, il s'ensuit une sérieuse différence dans le coût de la main-d'œuvre entre les deux ports ;

3° Dix heures constituent une journée de travail à Montréal, pendant qu'à Québec les débardeurs ne travaillent que huit heures par jour. La coutume qui prévaut à Montréal est que les débardeurs travaillent sur les steamers du moment qu'il fait jour jusqu'au moment où il fait nuit ; le travail en dehors de la journée régulière reçoit la même rémunération que celui de la dite journée, tandis qu'à Québec on exige une augmentation de 50% sur les gages ordinaires pour tout travail avant sept heures du matin et après cinq heures de relevée ;

visitation, ni même les convenances exigent. On demande si jamais on conseil.

plée générale de la position prise par les Québec, a été longue-ère sur les embarras

ort au commerce de dans la déplorable

nt expédier les car-ées d'Ottawa, à des-ec que de Montréal

ins pour nolisier une-ns, de \$150 à \$200-arges ;

de travailler à bord-ieur pour le charge-1, c'est le contraire-as d'écouilles laté-dans le coût de la

de travail à Mont-s ne travaillent que-prévaut à Montréal-r les steamers du-où il fait nuit ; le-re reçoit la même-ie, tandis qu'à Qué-sur les gages ordi-s du matin et après

4° Les gages à Montréal sont de 20 cts de l'heure, tandis qu'à Québec ils sont de 37½ cts aussi de l'heure ;

5° Les frets océaniques sont tout aussi bas et parfois plus bas de Montréal que de Québec ;

6° Les gens qui emploient des débardeurs à bord d'un navire n'ont pas à Montréal maille à partir avec des règlements vexatoires comme ceux qui sont en force à Québec, et c'est encore là une des raisons pour lesquelles les propriétaires de navires favorisent plus Montréal que Québec.

Il est reconnu et admis en dehors de Québec, parmi les gens d'affaires et dans les journaux de quelque importance que, en dehors de causes tout-à-fait naturelles, le port de Québec doit aussi sa déchéance temporaire aux ouvriers de bord.

“ Quoique l'avenir puisse lui réserver,” disait, il n'y a pas longtemps, un journal de Montréal, “ la ville de Montréal n'a pas encore trop souffert des grèves ouvrières ; le trafic maritime, quoiqu'exposé à des troubles de ce côté-là, n'a pas encore été trop malmené comparativement. Montréal a été depuis longtemps et bien souvent mis sur ses gardes ; on s'est empêché d'avoir le même sort que Québec comme port d'expédition

“ Québec fut longtemps la tête de la navigation du Saint-Laurent, mais perdit cet avantage avec la navigation à vapeur et l'élargissement du chenal jusqu'à Montréal ; la Société des débardeurs à Québec acheva de lui faire perdre cet avantage..... Si le commerce de Québec eût été fort et énergique comme à Montréal, l'attitude des ouvriers de bord n'eut pas le moins du monde influencé la situation, et au lieu de prendre l'ascendant qu'ils ont aujourd'hui, ils eussent été contraints de rester à leur place.

“ Naturellement, Montréal n'est pas à l'abri des troubles ouvriers ; mais le commerce est assez fort pour clouer les meneurs sur place et les amener à la raison, et jamais ou du moins d'ici à bien longtemps, les ouvriers de bord à Montréal n'arriveront à prendre la position autocratique qu'ils ont prise à Québec, et, tant mieux pour eux qu'il en soit ainsi.”

Il y a dans ces remarques du journal plus d'un point à méditer pour le commerce québécois. Un jour nos marchands eurent une occasion de réduire les ouvriers à la raison; cependant, au dernier moment, ils entrèrent dans la voie des compromis, et le projet de loi qui devait faire disparaître la cause première du mal, resta lettre morte.

Ce sont donc les ouvriers même du port qui se transforment, au moyen de certains règlements arbitraires et excessifs, en ennemis du port de Québec, et par conséquent deviennent leurs propres ennemis. Tout le monde souffre de ce code vexatoire; le fait est incontestable. Le principe d'association est universellement reconnu, mis en pratique et hautement recommandé. Quand l'association a un but humanitaire et philanthropique, elle opère de nobles actions. Mais si l'association, dans le but apparent de protéger ses membres, nuit au reste de la société, elle devient mauvaise et doit disparaître. La Société des débardeurs, il est regrettable d'avoir à le dire, se trouve dans ce cas-là; elle compromet les intérêts généraux d'une société, en mettant cette même société dans l'impossibilité de profiter des ressources naturelles placées providentiellement à sa disposition, pour développer un commerce nécessaire et légitime. Elle doit ou modifier la position qu'elle a prise vis-à-vis de la société ou disparaître dans l'intérêt général. Voilà ce que l'opinion publique en pense; voilà ce qu'elle réclamait énergiquement, depuis longtemps, dans les conversations et dans les journaux, à Québec, et plus que jamais au moment où la législature provinciale était saisie de la pétition suivante des citoyens de Québec, fin novembre 1890:

"A l'honorable Assemblée législative

de la province de Québec.

"Les citoyens des villes de Québec et de Lévis, soussignés, exposent humblement dans leur requête:

"Que l'association connue sous le nom de Société Bienveillante des débardeurs de Québec, a été constituée légale-

il plus d'un point à jour nos marchands vriers à la raison; rèrent dans la voie devait faire disparaître morte.

port qui se trans-
ments arbitraires et
, et par conséquent
t le monde souffre
stable. Le principe
i, mis en pratique et
ociation à un but
re de nobles actions.
nt de protéger ses
e devient mauvaise
deurs, il est regret-
le cas-là; elle com-
é, en mettant cette
fiter des ressources
sa disposition, pour
itime. Elle doit ou-
vis de la société ou
à ce que l'opinion
ait énergiquement,
s et dans les jour-
nement où la législa-
i suivante des cito-

ce de Québec.

et de Lévis, sous-
equête :

m de Société Bien-
é constituée légale-

ment par la 25e Vict., chap. 98, en société de bienfaisance purement et simplement ;

“ Que, en vertu du dit statut, la dite société a fait et mis en force des règles et règlements touchant le chargement et le déchargement de navires à voiles et à vapeur, dans le port de Québec, règles et règlements déraisonnables, arbitraires, et de plus décrétés illégaux, nuls et de nul effet par les tribunaux. *Vide Paradis vs. S. B. D. Q.*, vol. 13, Q. L. R. ;

“ Que ces règlements ont suscité et suscitent encore des obstacles sérieux au commerce de la ville et du district de Québec, et sont préjudiciables en général aux intérêts commerciaux et à la prospérité de ce port ;

“ Que vos requérants ont fait tous les efforts possibles, par l'intermédiaire de la Chambre de commerce, pour induire les membres de la dite société à amender leurs dits règlements de façon à rencontrer les vues des gens de commerce, mais que ces efforts sont jusqu'ici restés infructueux ;

“ Que vos requérants attirent respectueusement votre attention sur la correspondance échangée entre la Chambre de commerce de Québec et la dite société, de même que sur les dépositions faites devant la Commission du travail de Québec, qui a siégé dans cette ville, en mars 1888, et qui se trouvent contenues dans une brochure intitulée : “ *Quebec Labour Question* ;

“ Que, durant le mois de juin 1888, le Dr de Grosbois, I. P. P., présenta un projet de loi basé sur une requête signée par des marchands de Québec, pour faire abroger le susdit statut, mais que, sur certaines promesses faites par les représentants de la dite corporation devant la commission de législation privée de votre Chambre, le projet de loi fut abandonné ;

“ Que, depuis lors, en dépit des dites promesses, la dite société a passé et mis en force des règlements tout-à-fait arbitraires et déraisonnables qui ont occasionné des pertes et des dommages sérieux aux intérêts maritimes du port ;

“ Que, en conséquence, vos requérants prient votre honorable Chambre de vouloir bien passer une loi annulant la dite loi constituant légalement la dite société, savoir : la 25e Vict., chap. 98.

“ Et, ainsi qu'ils y sont tenus, vos requérants ne cesseront de prier.”

Le Conseil, après avoir officiellement pris connaissance de la requête des citoyens de Québec, décide de lui donner sans délai l'appui moral et efficace d'une résolution et d'en transmettre copies au lieutenant-gouverneur en Conseil et aux deux branches de la législature.

Voici le texte de cette résolution :

Résolution votée unanimement par le conseil de la Chambre de commerce de Québec, assemblé, mardi, le 2 décembre 1890.

“ Attendu qu'il a été présenté aux trois branches de la législature de cette province, en session en ce moment, par un certain nombre de citoyens de Québec, des requêtes demandant l'abrogation de la 25^e Vict., chap. 98, constituant légalement la Société de bienveillance des débardeurs de Québec, pour les raisons suivantes mentionnées dans les dites requêtes, savoir :

“ Parce qu'à la faveur de sa dite constitution légale, la dite société a fait et mis en force des règles et règlements pour le chargement et le déchargement des navires à voiles et à vapeur dans le port de Québec, règles et règlements déraisonnables et arbitraires et, de plus, déclarés illégaux, nuls et de nul effet par les tribunaux. *Vide* : *Paradis vs S. B. D. C.*, Vol. 13., C. L. R. ;

“ Parce que ces règlements ont suscité et suscitent encore des obstacles sérieux au commerce de la ville et du district de Québec et sont préjudiciables en général aux intérêts commerciaux et à la prospérité du port ;

“ Parce que les requérants ont fait tous les efforts possibles, par l'intermédiaire de la Chambre de commerce de Québec, pour induire les membres de la dite société à amender leurs dits règlements, de façon à rencontrer les vues des gens de commerce, mais que leurs dits efforts sont jusqu'ici restés infructueux ;

“ Parce que, durant le mois de juin 1888, un projet de loi basé sur une requête signée par des marchands de Québec, fut déposé sur le bureau de la Chambre par le Dr. de Grosbois, M. P. P., pour abroger le susdit statut constituant légalement la société, mais que, sur certaines promesses faites par les représentants de la dite corporation devant la com-

mission
fut aba

“ Pa
dite so
traies
domma

“ Er
de Qué
ainsi q
suscite
acquies

L'hon
Dr. Rin
lative,
citoyen
tives le

“ Qu
lieuten
Chamb
Son Ho
naliers
docume
cédures
société,
la preu
sion fé
abroger
correspo
merce d

“ Qu
et celle
dite soci
annexée
société.

L'hon
de loi de
de Québ

la connaissance de
le lui donner sans
tion et d'en trans-
n Conseil et aux

seil de la Cham-
le, mardi,

is branches de la
n ce moment, par
bec, des requêtes
chap. 98, consti-
e des débardeurs
tionnées dans les

tion légale, la dite
règlements pour
vires à voiles et à
règlements dérai-
rés illégaux, nuls
adis *vs* S. B. D. Q.,

t suscitent encore
lle et du district
éral aux intérêts

s efforts possibles,
ierce de Québec,
à amender leurs
ues des gens de
it jusqu'ici restés

3, un projet de loi
ands de Québec,
r le Dr. de Gros-
tatut constituant
s promesses faites
devant la com-

mission de législation privée de la Chambre, le projet de loi fut abandonné ;

“ Parce que, depuis lors, en dépit des dites promesses, la dite société a passé et mis en force des règlements très-arbitraires et déraisonnables qui ont occasionné des pertes et des dommages sérieux aux intérêts maritimes du port ;

“ En conséquence, le conseil de la Chambre de commerce de Québec appuie en tous points la démarche des citoyens, ainsi qu'il est dit plus haut, qui ont fait et signé les requêtes susdites, et déclare que c'est son désir que la législature acquiesce à la demande des dits requérants. ”

L'honorable Guillaume Bresse, au Conseil législatif, et le Dr. Rinfret, député de Québec-Centre, à l'Assemblée législative, eurent l'obligeance de présenter les requêtes des citoyens de Québec et de faire dans leurs chambres respectives les propositions suivantes qui furent acceptées.

“ Qu'une humble adresse soit présentée à Son Honneur le lieutenant-gouverneur, le priant de faire mettre devant cette Chambre copie de toutes pétitions ou adresses présentées à Son Honneur au sujet de la Société bienveillante des journaliers de navires de Québec, de toutes correspondances et documents au sujet de la même société, ainsi que des procédures dans la cause de Sa Majesté la Reine contre la dite société, et dans la cause de Paradis *vs* la dite société, de la preuve concernant la dite société prise devant la commission fédérale du travail, du bill présenté en juin 1888 pour abroger l'acte d'incorporation de la dite société, et de toute correspondance entre la dite société et la Chambre de commerce de Québec ; ”

“ Que la résolution de la Chambre de commerce de Québec, et celle de la Chambre de commerce de Montréal au sujet de la dite société des journaliers de navires de Québec soient annexées aux requêtes présentées ce jour au sujet de la dite société. ”

L'hon. François Langelier fut chargé de préparer le projet de loi demandant la révocation de la charte des débardeurs de Québec.

Ce projet de loi qui portait le numéro 140, se lisait comme suit :

BILL.

Acte pour abroger l'acte incorporant la " Société de bienfaisance des journaliers de navires de Québec."

" ATTENDU que par un acte, passé en dix-huit cent soixante et deux, un certain nombre de journaliers de navires avaient été incorporés par le parlement de la ci-devant province du Canada, sous le nom de " Société de bienfaisance des journaliers de navires de Québec ;"

" Attendu que la dite incorporation avait été ainsi accordée à la dite société seulement pour des fins de secours mutuels entre ses membres, et que jamais le parlement du Canada, en lui accordant la dite incorporation, n'avait eu l'intention de lui permettre, et que jamais il ne lui a permis de régler le travail du chargement et du déchargement des navires ;

" Attendu que, sans y être aucunement autorisée par sa charte, la dite société s'est permis de faire des règlements pour régler le chargement et le déchargement des navires, pour fixer les salaires et la rémunération à être payée aux ouvriers employés au chargement et au déchargement des navires dans le port de Québec ;

" Attendu qu'un grand nombre de ces règlements sont vexatoires, portent atteinte à la liberté du travail dans le port de Québec, et causent un dommage considérable au port de Québec ;

" Attendu qu'il est opportun, en conséquence, d'abroger le dit acte d'incorporation de la dite société ; à ces causes, Sa Majesté, par et de l'avis et du consentement de la Législature de Québec, décrète ce qui suit :

" 1. L'acte du parlement de la ci-devant province du Canada, passé en 1862, 25 Victoria, chapitre 98, est abrogé.

" 2. Le présent acte entrera en vigueur le jour de sa sanction."

Pendant ce temps-là, l'opinion publique, tant à Montréal qu'à Québec, s'était émue des démarches énergiques faites par les citoyens de Québec ; les adhésions au mouvement arrivaient de toutes parts sous forme de lettres sympathiques ;

le Cana
rent br
la Socié
au mou

Bureau

M. RIC

Cher m

" J'ai
après av
par les r
veillant
les effor
amener
qu'ils n'
le comm

" Il n
de cette
partie re
de Québ
porairem
pour le p
d'import
Laurent
toires co
vigueur.

" Le c
votre Ch
deurs de
début : u
que tant

le *Canadien*, l'*Événement* et l'*Electeur*, à Québec, épousèrent bravement la cause de ceux qui voulaient en finir avec la Société des débardeurs. Parmi les lettres sympathiques au mouvement, en voici deux très importantes :

*Bureau de la Chambre de commerce de Montréal, No. 10,
rue St-Jean, et 39, rue St-Sacrement.*

Montréal, 5 décembre 1890.

M. RICHARD TURNER,

président de la Chambre de commerce de Québec,

Cher monsieur,

“ J’ai à vous informer que le conseil de cette Chambre, après avoir pris connaissance de la démarche récente faite par les marchands de votre ville à propos de la Société bienveillante des débardeurs de Québec, approuve cordialement les efforts que votre Chambre a faits dans le passé pour amener cette société à amender ses règlements de façon à ce qu’ils n’aient pas comme aujourd’hui d’effets désastreux sur le commerce maritime de notre port.

“ Il ne peut y avoir de doute que les règles et règlements de cette société sont, sinon entièrement, du moins en grande partie responsables de la décadence du commerce maritime de Québec, et quoique Montréal ait peut-être bénéficié temporairement jusqu’à un certain point du commerce perdu pour le port de sa voisine, le Conseil est convaincu qu’il est d’importance vitale pour la prospérité des ports de Saint-Laurent que chacun d’eux soit à l’abri de restrictions vexatoires comme celles que la Société de Québec a mises en vigueur.

“ Le conseil de cette Chambre espère conséquemment que votre Chambre réussira à obtenir que la Société des débardeurs de Québec s’en tienne à ce qu’elle devait être dès son début : une association purement de bienveillance, et croit que tant que vous n’en arriverez pas là, il y a peu d’espoir de

ressusciter dans votre port le grand commerce maritime qui s'y faisait autrefois.

“ Je suis,

Cher monsieur,

Votre dévoué serviteur,

GEO. HADRILL,
Secrétaire.”

La lettre suivante a été adressée au président de la Chambre de commerce de Québec, par l'une des plus importantes agences maritimes de Montréal.

Montréal, 3 décembre 1890.

Cher monsieur,

“ Je vois par les journaux que vous et d'autres travaillez à faire casser ou amender la charte de la Société des débardeurs de Québec. Malgré que cela ne puisse servir les intérêts de Montréal, cependant je ne puis m'empêcher de vous dire que je suis de tout cœur avec vous dans cette affaire. Dans mon opinion, la Société a été et est encore le fléau de votre port et de votre ville, et le plus tôt elle sera anéantie, le mieux ce sera, non seulement pour Québec, mais aussi pour les membres de la Société eux-mêmes qui doivent savoir et comprendre que leur société ne bénéficie qu'à un petit nombre, et n'existe qu'au détriment, au point de vue moral et financier, de la grande masse des vrais travailleurs; et que si elle continue d'exister, le plus grand nombre de ses membres devra jeter les yeux ailleurs pour avoir de l'ouvrage.

“ Pour ce qui regarde les intérêts de ma compagnie, je dois déclarer que nous nous trouvons rigoureusement dans l'obligation de passer au nez de Québec, chaque fois que la chose est possible, non pas parce que nous sommes préjugés ou mal disposés à l'égard des marchands de votre ville, parmi lesquels nous comptons beaucoup de nos meilleurs amis, mais simplement parce que nous trouvons que les frais et délais vexatoires que nous impose votre société de débardeurs, nous enlèvent non seulement tout profit dans les

affaires
de com
à une
trouv
ou vo
Québe
chez n

“ Le
essayé
tion qu
port et
agissan
Montr
comme

“ Je
leurs n
pement
autres
pourrai
mettant
tant de

“ J'e
bien il
débarra
aujourd

Vend
Chs. La
bureau
tions ou
gouvern
deurs de
relatifs
cause de
cause P
la dite s

orce maritime qui

rviteur,

GEO. HADRILL,
Secrétaire."

président de la
e des plus impor-

décembre 1890.

autres travaillez
Société des débar-
se servir les inté-
empêcher de vous
vous dans cette
é et est encore le
plus tôt elle sera
nt pour Québec,
é eux-mêmes qui
é ne bénéficie qu'à
ent, au point de
des vrais travail-
plus grand nom-
illeurs pour avoir

sa compagnie, je
ureusement dans
aque fois que la
sommés préjugés
de votre ville,
le nos meilleurs
rouvons que les
votre société de
ut profit dans les

affaires, mais aussi rendent celles-ci impossible en ces temps de concurrence serrée, alors que le profit se trouve restreint à une simple commission. Comme question de fait, nous trouvons beaucoup plus économique de renvoyer par bateau ou voie ferrée à Québec les cargaisons à destination de Québec qui nous arrivent par steamer, que de les débarquer chez nous.

" Les gens de Québec et votre Chambre de commerce ont essayé dans le passé d'empêcher l'adoption de toute législation qui avait pour objet l'amélioration de Montréal, de son port et des voies de communication qui y aboutissaient ; en agissant de la sorte, ils ont, je crois, fait une erreur que Montréal n'a jamais commise, du moins je le pense, et ne commettra jamais, je l'espère.

" Je pense qu'il y a des affaires pour les deux villes, que leurs négociants devraient travailler de concert au développement du commerce du pays, en s'aidant les uns et les autres à faire disparaître tout obstacle, quel qu'il soit, qui pourrait se présenter sur le chemin du commerce, et en mettant de côté toutes les jalousies qui nous font aujourd'hui tant de tort.

" J'espère que le gouvernement Mercier comprendra combien il est raisonnable et même absolument nécessaire de débarrasser le commerce des impositions qui le détruisent aujourd'hui.

" Je demeure,

Votre dévoué serviteur,

ROBT. REFORD."

Vendredi, 12 décembre, à la séance du soir, l'honorable Chs. Langelier, secrétaire de la province, déposait sur le bureau de l'Assemblée législative, copie de toutes les pétitions ou adresses présentées à Son Honneur le lieutenant-gouverneur, au sujet de la Société bienveillante des débardeurs de Québec, de tous les correspondances et documents relatifs à la même société, ainsi que des procédures dans la cause de Sa Majesté la Reine contre la dite société, dans la cause Paradis vs. la dite société ; de la preuve concernant la dite société, devant la commission fédérale du travail ; du

bill présenté en juin 1888, pour abroger la charte de la dite société, et de toute la correspondance échangée entre la dite société et la Chambre de commerce de Québec.

Samedi, 13 décembre, à la séance de 11 heures a. m., le bill demandant la révocation de la charte des débardeurs de Québec, subissait sa première lecture. La seconde lecture était remise à lundi, 15 décembre.

Ce jour-là, le secrétaire de la province, en réponse à l'ordre de l'Assemblée législative du 10 décembre, déposa sur le bureau de l'Assemblée de nouveaux documents concernant la révocation de la charte de la Société des débardeurs (document de la session No. 74b.), et M. Owen Murphy, député de Québec-Ouest, donna avis de motion pour mercredi, 17, que lors de la deuxième lecture du bill No. 140 portant suppression de la Société bienveillante des journaliers de navires, il proposerait que le dit bill fût référé à un comité spécial composé des honorables MM. Shehyn, Pelletier et Robertson, et de MM. de Grosbois, Rinfret, Hall, Nantel, Fitzpatrick et de lui-même, avec pouvoir d'envoyer quérir personnes et documents.

Le 17 décembre, à la séance du soir, l'ordre du jour relatif à la deuxième lecture du bill, étant appelé, M. Fitzpatrick, député du comté de Québec, soulève l'objection que ce bill étant de nature privée, requiert des avis préalables qui n'ont pas été donnés. Et des débats s'élevant, M. Fitzpatrick en propose l'ajournement; ce qui est agréé.

À la séance de jeudi, 18 décembre, au nombre des pétitions lues et reçues, il s'en est trouvé une de Joseph Roberge et autres, de Québec, et une autre de S.-N. Parent et autres, et des officiers et membres de la Société des débardeurs de Québec, demandant que la charte de la Société soit maintenue.

À la séance de vendredi, 19 décembre, autres pétitions lues et reçues de Thomas Feeney et autres, de Damase Lainé et autres, et de Napoléon Nolet et autres, de Québec,

et des o
Québec,
tenue.

Aut
lative,
suivante
à la séar
la loi co
Québec,
nature p
été donn

" La S
à Québec
98, dans
par la m

" En v
bres de c
tions vol
crivent l
les famill
par la m
orphelins
réglemen
projets su

" L'art
de la corp
exclusive
dites, mai

" Le pi
purement
mairemen

" Les n
loi sont q
la dite se
régler le c
port de Q
vexatoires
port de Q
de Québec

charte de la dite
ngée entre la dite
bec.

heures a. m., le
es débardeurs de
a seconde lecture

réponse à l'ordre
e, déposa sur le
ents concernant
des débardeurs

Owen Murphy,
notion pour mer-
du bill No. 140
lante des journa-
l fût référé à un
I. Shehyn, Pelle-
s, Rinfret, Hall,
ouvoir d'envoyer

dre du jour rela-
appelé, M. Fitz-
e l'objection que
s avis préalables
levant, M. Fitz-
st agréé.

nombre des péti-
une de Joseph
de S.-N. Parent
ociété des débar-
le la Société soit

autres pétitions
res, de Damase
tres, de Québec,

et des officiers et membres de la Société des débardeurs de Québec, demandant que la charte de la Société soit main-tenue.

Au cours de la séance, le président de l'Assemblée légis-lative, l'honorable F.-G. Marchand, rendit la décision suivante à propos de l'objection soulevée par M. Fitzpatrick à la séance du 17 décembre, que le bill No. 140, annulant la loi constituant légalement la Société des débardeurs de Québec, n'était pas dans l'ordre, parce que le bill étant de nature privée, requérait des avis préalables qui n'avaient pas été donnés :

“ La Société de bienfaisance des journaliers de navires, à Québec, a été constituée en vertu de l'acte 25 Vict., ch. 98, dans le but de secourir les familles réduites à la misère par la maladie ou la mort d'un de leur membre.

“ En vertu de la première section du dit acte, les mem-bres de cette société sont autorisés, au moyen de contribu-tions volontaires ou autrement, de la manière que le pres-crivent leurs règlements, à créer un fonds destiné à secourir les familles des membres de la société réduites à la misère par la maladie de tels membres, ainsi que les veuves et les orphelins des membres décédés de la société, et à faire tous règlements, non contraires à la loi, jugés nécessaires pour les projets susdits.

“ L'article 5 du même acte décrète que tous les revenus de la corporation, de quelque cause qu'ils proviennent, seront exclusivement appliqués à son soutien et aux œuvres sus-dites, mais à nulle autre fin quelconque.

“ Le projet de loi maintenant soumis à la Chambre décrète purement et simplement l'abrogation de la loi ci-dessus som-mairement analysée.

“ Les motifs invoqués dans le préambule du dit projet de loi sont que, sans y être autrement autorisée par sa charte, la dite société s'est permis de faire des règlements pour régler le chargement et le déchargement des navires dans le port de Québec, qu'un grand nombre de ces règlements sont vexatoires, portent atteinte à la liberté du travail dans le port de Québec, et causent un dommage considérable au port de Québec.

“ Il est incontestable que cette société a été organisée dans un simple but de secours mutuels entre ses membres, et tout acte ou règlement qu'elle a pu faire en dehors de cette œuvre de bienfaisance est du domaine exclusif des tribunaux.

“ Cependant, ce projet de loi comporte, pour les motifs invoqués à son appui dans le préambule, une question d'intérêt public, que ses promoteurs ont trouvé suffisante pour les justifier de le soumettre à la Chambre comme bill public.

“ L'objection soulevée par l'honorable député du comté de Québec, attribue à ce projet de loi la nature et la portée d'un bill privé, attendu qu'il porte atteinte à des droits particuliers, et cet honorable Monsieur prétend que les avis préalables requis par les règlements de cette Chambre, pour des bills de cette nature, n'ayant pas été donnés, la procédure suivie est irrégulière.

“ Je reconnais volontiers qu'une législation d'intérêt général, “ of public policy,” régissant toute une classe d'individus ou d'institutions, comme le sont, par exemple, les lois fédérales sur les banques, les sociétés de prêt, les sociétés d'assurances, etc., et comme le sont également les lois provinciales d'une portée générale sur les corporations, et même sur les sociétés de bienfaisance, doit être traitée, dans le cours de la procédure parlementaire, comme bill public, lors même qu'elle affecterait, dans les dispositions générales qu'elle contient, quelques intérêts particuliers existants.

“ Je reconnaitrais également comme bill public un projet de loi décrétant que toutes les sociétés de bienfaisance de la province, dépassant par leurs actes ou règlements, les privilèges et le but indiqués dans leur charte, seraient susceptibles d'être privées, soit par l'exécutif de la province, soit par les tribunaux, de leurs droits corporatifs.

“ Mais il s'agit ici d'un projet de loi qui s'applique spécialement et uniquement à la ville de Québec, et ne pouvant affecter que par contre-coup et d'une manière indirecte et incertaine le public extérieur; son effet le plus immédiat est de porter atteinte à des droits particuliers et certains, dont les membres de la société incriminée sont propriétaires pour bonne considération.

“ Conséquemment, ce bill, s'il touche indirectement à certains intérêts publics, plus ou moins indéfinis et plus ou moins restreints, n'en affecte pas moins d'une manière directe

et imi
régler
privés
affect
cédée
natur
Privé
et il a
qui p
ou int
“ T
“ Il e
locau
public
était s
rèt de
présen
public
“ Il
catégo
privés
senter
public
“ L
catégo
la règ
“ T
le com
staté c
ment
les int
ment :
“ D
consta
la me
même
pendre
intérés
de,— q
grande
sentée

té a été organisée entre ses membres, faire en dehors de l'avis exclusif des

te, pour les motifs une question d'avis suffisante pour comme bill public. Le député du comté de nature et la portée de des droits par-tend que les avis de cette Chambre, pour é donnés, la procé-

tion d'intérêt général une classe d'individus. Par exemple, les lois de prêt, les sociétés de bienfaisance, les lois de corporations, et même les traitées, dans le cas d'un bill public, lors des sessions générales qu'elle a eu lieu.

bill public un projet de bienfaisance de la province, soit par

loi qui s'applique au Québec, et ne peut être d'une manière indirecte et le plus immédiat des particuliers et certains, qui sont propriétaires

indirectement à certains intérêts et plus ou moins d'une manière directe

et immédiate, la propriété individuelle. Or l'article 51 de nos règlements décrète ce qui suit : Toute demande de bills privés ... autorisant de faire quoique ce soit de nature à affecter les droits ou la propriété individuelle, doit être précédée d'un avis spécifiant clairement et distinctement la nature et l'objet de la demande. Todd, dans sa Législation Privée (page 38), pose cette règle dans les mêmes termes, et il ajoute (page 40) : " qu'elle s'applique à toutes demandes qui pourraient en toute possibilité compromettre les droits ou intérêts des tiers. Bourinot est du même avis (page 628).

" Todd dit en outre, dans le même ouvrage (pages 7 et 8) : " Il est une autre espèce de bills, qui bien que spéciaux et locaux dans leur opération, ont cependant été déclarés bills publics, par la législature, pour la raison que la passation en était sollicitée par certains individus, mais non dans l'intérêt de ceux auxquels ils devaient s'appliquer, ou que la présentation en était justifiée par des motifs d'intérêt public..."

" Il est néanmoins évident que, pour des bills de cette catégorie, l'on devrait exiger le même avis que pour les bills privés, à la seule exception de ceux que l'on pourrait présenter en invoquant certains principes bien définis de droit public."

" Le bill soumis à la Chambre me paraît appartenir à cette catégorie et requiert, par conséquent, les avis prescrits par la règle 51, plus haut citée.

" Todd, dans l'ouvrage plus haut cité, page 42, dit " que le comité des ordres permanents, dans le cas où il est constaté que l'avis formel est insuffisant, ou qu'il a été entièrement omis, a permis que l'on fit la preuve du fait que tous les intéressés, dans l'affaire en question, avaient été pleinement avertis de l'intention de s'adresser au parlement."

" D'après lui il a été passé outre à l'avis lorsqu'il a été constaté que les parties intéressées ont eu connaissance de la mesure (page 13). Entre autres raisons qui, d'après le même auteur (pages 44, 45, 46) ont engagé le comité à suspendre la règle, sont les suivantes : " Preuve que les parties intéressées connaissent suffisamment la nature de la demande, — que la mesure est d'une urgence extrême ou d'une grande utilité publique — et même qu'une pétition a été présentée contre le bill, ce qui semblerait une preuve que les

adversaires de la mesure connaissent suffisamment l'existence de la demande."

"Il résulte de l'étude de ces précédents que la règle 51 n'est pas susceptible d'une application rigoureuse et qu'il y est presque invariablement fait exception, lorsqu'il existe, en faveur d'une telle exception, quelques-unes des raisons détaillées plus haut.

"Je n'ai pas par devers moi les moyens d'obtenir d'une manière régulière et parlementaire, la preuve de l'existence de ces exceptions ou de quelques-unes d'entre elles, à l'égard de cette mesure; ce sont des questions de fait nécessitant une enquête que je ne me crois pas autorisé à faire.

"Dans ces circonstances, vu l'importance et la gravité de la législation proposée, et afin de procurer à la Chambre l'occasion de se renseigner sûrement sur la question, je crois qu'il est de mon devoir de l'inviter à suivre la procédure fréquemment usitée dans des cas analogues. Voyez Bourinot, (page 654), c'est-à-dire de référer le bill, pour étude, à l'égard de l'objection soulevée, au comité des ordres permanents, dont la fonction particulière est de s'assurer de la suffisance ou de la nécessité des avis en matière de législation affectant des intérêts particuliers."

En conséquence, le bill fut renvoyé au comité des ordres permanents.

A la séance de matinée de samedi, 20 décembre, M. Pouliot, député de Témiscouata, et rapporteur de ce comité présenta le rapport suivant (portant le No. 10) à l'Assemblée :

"Votre comité, en conformité de l'ordre de référence de votre honorable Chambre, au sujet du bill No. 140 : "Acte pour abroger l'acte incorporant la Société bienveillante des journaliers de navires de Québec", a pris connaissance de tous les documents se rapportant à cette mesure, et est d'avis que ce bill est un bill mixte, affectant en même temps des intérêts privés et des intérêts publics; que les nombreuses signatures apposées sur les requêtes qui sont en faveur ou à l'encontre du dit bill, sont une preuve que tous les intéressés sont pleinement instruits de la mesure, et qu'en conséquence

les avis
le prése

Le ra

Au c
même j

position

Rinfret,

l'ordre d

référé à

MM. Ro

dinneng

M. Fi

qu'à la s

la séance

fait rapp

bre, et il

si cette p

Le pré

"Cett

permane

part de l

adopté d

risé à cor

celle-ci l'

L'hono

ment, qu

principales fu

"Vu l

port du c

amendant

deurs de

soit rescin

rendue pa

faite par

décembre

objection,

Cette r

mmment l'exis-

ie la règle 51
euse et qu'il y
qu'il existe, en
s raisons détaill-

l'obtenir d'une
de l'existence
elles, à l'égard
ait nécessitant
i faire.

et la gravité de
à la Chambre
estion, je crois
la procédure
oyez Bourinot,
étude, à l'égard
s permanents,
le la suffisance
ation affectant

aité des ordres

16 décembre, M.
de ce comité
(10) à l'Assem-

e référence de
140 : " Acte
nveillante des
nnaissance de
, et est d'avis
me temps des
s nombreuses
n faveur ou à
les intéressés
conséquence

les avis exigés par la 51^e règle ne sont pas nécessaires dans le présent cas. "

Le rapport a été adopté.

Au cours de la séance ouverte à trois heures de relevée le même jour, la Chambre allait reprendre le débat sur la proposition que le bill fût lu une deuxième fois, lorsque M. Rinfret, M. D., député de Québec-Centre, proposa que l'ordre de la reprise du débat fût rescindé et que le bill fût référé à une commission spéciale composée des honorables MM. Robertson et Blanchet, et de MM. Chenevert, Clendinneng, Tessier (Rimouski), Cameron et Béland.

M. Fitzpatrick fit objection à cette motion, en alléguant qu'à la suite de la décision du président de l'Assemblée, à la séance de la veille, le comité des ordres permanents avait fait rapport sans que le bill lui eût été référé par la Chambre, et il demanda au président de l'Assemblée de décider si cette procédure était régulière.

Le président de l'Assemblée décida alors comme suit :

" Cette procédure n'est pas régulière, le comité des ordres permanents ayant procédé sans un ordre de référence de la part de la Chambre ; cependant, comme son rapport a été adopté durant la dernière séance, je ne me crois pas autorisé à contrecarrer la décision de la Chambre, et je laisse à celle-ci l'initiative de l'action à prendre sur ce bill. "

L'honorable M. Mercier proposa alors comme amendement, que tous les mots après " que " dans la motion principales fussent retranchés et remplacés par les suivants :

" Vu le malentendu survenu à l'occasion du sixième rapport du comité des ordres permanents, relatif au bill No. 140 amendant la loi constituant la Société bienveillante des débardeurs de Québec, que la résolution d'adoption de ce rapport soit rescindée, et que ce bill, conformément à la décision rendue par M. l'Orateur, à la séance d'hier, sur l'objection faite par M. Fitzpatrick au dit bill, dans la séance du 17 décembre courant, soit référé, pour étude, à l'égard de cette objection, au comité des ordres permanents. "

Cette motion fut adoptée.

Mardi, 23 décembre, à la séance du matin, M. Pouliot, rapporteur de la commission des ordres permanents, présente à la Chambre le onzième rapport de cette commission. Voici ce rapport :

“ Votre comité, en conformité de l'ordre de référence de votre honorable Chambre, au sujet du bill No. 140 : “ Acte pour abroger l'acte incorporant la Société bienveillante des journaliers de navires de Québec, ” a pris de nouveau connaissance de tous les documents se rapportant à cette mesure, et reste d'opinion que tous les intéressés sont pleinement instruits de la mesure, et que les avis exigés par la 51e règle ne sont pas nécessaires dans le cas présent.”

Le rapport fut adopté.

À la séance de 3 heures de l'après-midi, le même jour, M. Rinfret proposa que l'ordre du jour (No. 41) pour la deuxième lecture du bill fût rescindé, et que le bill fût référé à une commission spéciale, composée de l'honorable M. Robertson, et de messieurs Béland, Cameron, Chenevert, Clendinneng, Poupore et Tessier (Rimouski), avec pouvoir d'envoyer quérir personnes, papiers et documents, et de faire rapport sur le dit bill avec toute la diligence possible.

La Chambre adopta cette proposition.

Mercredi matin, 24 décembre, à 10.30 heures, la commission spéciale se réunit dans la chambre No. 50 du parlement. Étaient présents : Messieurs Poupore, Chenevert, Clendinneng, Cameron et Béland.

M. Poupore fut appelé à présider la commission et accepta la charge.

La commission prit alors connaissance du bill.

M. Fitzpatrick, en sa qualité de membre de la Chambre, s'opposa à ce que le bill fût pris en considération à cette séance de la commission, attendu que les avis nécessaires n'avaient pas été publiés.

Après débat, il fut résolu sur proposition de M. Clendinneng, appuyé par M. Béland, que la commission s'ajour-

nât à samedi
avis néces

Cette pu

À la séa

Poupore, r
été élu p
ajourné sa
heures a. r
la partie d
fut seule a

Comme
exposaient
était donc
très longu

En con
député de
une compr
remis sur
à la proch

L'honor
posa compr
dans la r
par les su
ordres du
commissio
des parties
séance de

L'honor
les mots s
“ que le 1
Québec ve
la liste de

Ce sou
modifié, e
successive

nât à samedi, 27, à 10 heures a. m., pour permettre que les avis nécessaires fussent donnés aux parties intéressées.

Cette proposition fut adoptée à l'unanimité.

A la séance de l'après-midi de l'Assemblée législative, M. Poupore, rapporteur de la commission, fit rapport qu'il avait été élu président de la commission, et que celle-ci avait ajourné sa prochaine réunion à samedi, le 27 décembre, à 10 heures a. m. ; mais, sur proposition de M. Poupore lui-même, la partie du rapport relative à la nomination du président fut seule adoptée.

Comme la session approchait de sa fin, tous ces délais exposaient le bill à être renvoyé aux calendes grecques. Il était donc important d'abréger une procédure parlementaire très longue et très compliquée.

En conséquence, à cette même séance, M. Deschênes, député de l'Islet, proposa que l'ordre de renvoi du bill à une commission spéciale fût rescindé, et que le bill fût remis sur les ordres du jour pour être lu une deuxième fois à la prochaine séance.

L'honorable L.-P. Pelletier, député de Dorchester, proposa comme amendement que tous les mots après " que," dans la motion principale, fussent retranchés et remplacés par les suivants : " le bill No. 140 ne soit pas remis sur les ordres du jour, mais qu'instructions soient données à la commission spéciale de procéder, vendredi matin, à l'audition des parties, et de faire rapport au plus tard à la deuxième séance de vendredi."

L'honorable M. Mercier proposa en sous-amendement, que les mots suivants fussent ajoutés à l'amendement, savoir : " que le nom de M. Cameron (qui ne devait pas être à Québec vendredi) soit remplacé par celui de M. Owens, dans la liste des membres du susdit comité.

Ce sous-amendement fut agréé ; l'amendement, tel que modifié, et la motion principale, telle qu'amendée, furent successivement adoptés.

Vendredi, le 26 décembre, à 10 heures de matinée, la commission se réunit dans la chambre No. 54. Etaient présents : l'honorable M. Robertson, MM. Poupore, Clendinneng, Tessier (Rimouski), Owens et Béland.

M. Poupore ouvrit la séance, et l'honorable M. Robertson proposa que chaque partie eût une heure pour expliquer ses raisons et ses vues sur le bill. Il fut entendu que les parties qui soutenaient le bill, parleraient en premier lieu.

M. Richard Turner, président de la Chambre de commerce de Québec, se leva alors et parla en faveur du bill, et à l'appui de sa cause il donna lecture d'extraits de la correspondance échangée entre la Chambre de commerce et les ouvriers de navires de Québec.

L'honorable François Langelier parla dans le même sens.

M. Isidore Belleau, avocat, de Lévis, parla ensuite contre le bill, ainsi que MM. Charles Fitzpatrick, M. P. P., et F.-X. Lemieux, M. P. P.

Après cette discussion, il fut proposé par l'honorable M. Robertson, appuyé par M. Clendinneng, que le comité s'ajournât à deux heures de relevée le même jour.

La proposition fut adoptée.

A deux heures p. m., la commission se réunit de nouveau au même endroit.

Etaient présents : l'honorable M. Robertson, MM. Poupore, Clendinneng, Tessier, Owens et Béland.

Après quelques débats, il fut décidé d'amender le bill comme suit :

" Loi pour amender la charte de la Société bienveillante des débardeurs de Québec."

" ATTENDU que par un acte passé en dix-huit cent soixante et deux, un certain nombre de journaliers de navires avaient été incorporés par le parlement de la ci-devant province du Canada, sous le nom de " Société de bienfaisance des journaliers de navires de Québec ; "

" Atter-
dée à la
mutuels e
Canada, e
l'intention
de régler l
navires ;

" Attenc
charte, la
pour régler
pour fixer
ouvriers e
navires dan

" Attenc
vexatoires,
port de Q
port de Qu

" Attenc
la dite char
par et de
Québec, déc

Sect. 1.—

société qui
passés à l'a
tenant-gouv

n'auront n
approuvés,

qui ne seron
des pouvoirs

quel effet *.

Sect. 2.—

anction.

Puis il f

Chambre da

" Votre co

question, et

* Les partie
nt été amend

le matinée, la
54. Étaient
pore, Clendin-

M. Robertson
expliquer ses
que les parties
lieu.

de commerce
du bill, et à
de la corres-
merce et les

ns le même

nsuite contre
P., et F.-X.

honorable M.
e le comité
ur.

unif de nou-

, MM. Pou-

ender le bill

ienveillante

ix-huit cent
urnaliers de
nt de la ci-
" Société de
c;"

" Attendu que la dite incorporation avait été ainsi accor-
dée à la dite société seulement pour des fins de secours
mutuels entre ses membres, et que jamais le parlement du
Canada, en lui accordant la dite incorporation, n'avait eu
l'intention de lui permettre, et que jamais il ne lui a permis
de régler le travail du chargement et du déchargement des
navires ;

" Attendu que, sans y être aucunement autorisée par sa
charte, la dite société s'est permis de faire des règlements
pour régler le chargement et le déchargement des navires,
pour fixer les salaires et la rémunération à être payée aux
ouvriers employés au chargement et au déchargement des
navires dans le port de Québec ;

" Attendu qu'un grand nombre de ces règlements sont
vexatoires, portent atteinte à la liberté du travail dans le
port de Québec, et causent un dommage considérable au
port de Québec ;

" Attendu qu'en conséquence *il est expédient d'amender*
la dite charte de la dite Société ; à ces causes, Sa Majesté,
par et de l'avis et du consentement de la Législature de
Québec, décrète ce qui suit :

Sect. 1.—*Tous règles et règlements passés par la dite
société qui sont aujourd'hui en force ou qui pourront être
passés à l'avenir devront être soumis à l'examen du lieu-
tenant-gouverneur en Conseil et les dits règles et règlements
n'auront ni force, ni effet, tant qu'ils ne seront pas ainsi
approuvés, et tous règles ou règlements ou partie d'iceux
qui ne seront pas approuvés et déclarés être dans les limites
des pouvoirs conférés par la dite charte, seront nuls et de
nul effet **.

Sect. 2.—Le présent acte entrera en vigueur le jour de sa
sanction.

Puis il fut résolu que la commission fit rapport à la
Chambre dans les termes suivants :

" Votre comité a entendu les parties intéressées dans la
question, et finalement elles ont consenti d'accepter, dans les

* Les parties en italiques dans la loi sont les parties de la loi qui
ont été amendées.

circonstances, les amendements proposés au bill présenté, dans l'espoir que ce sera une solution satisfaisante des difficultés dont on se plaint.

" Votre comité a amendé le titre et le bill lui-même qu'il soumet à votre approbation."

Sur proposition de M. Poupore, le rapport fut adopté à la séance de trois heures p. m., et le bill tel que rapporté par la commission spéciale, fut lu une deuxième fois, renvoyé à la Chambre formée en comité général, rapporté, lu une troisième fois et passé.

Le Conseil espère fermement que cette législation aura le résultat efficace qu'elle ne peut manquer d'avoir si, dans son application, on met de la vigilance et de l'énergie, surtout dès le début. Avec la liberté du travail, le port ne peut manquer de reprendre bientôt la grande activité qui autrefois donnait un regain de vie au grand et au petit commerce de Québec.

Les débetures du chemin de fer du Nord.

Durant la session de 1885, le parlement fédéral vota \$1,500,000 pour assurer à la Compagnie du chemin de fer canadien, l'accès libre du port de Québec.

Subséquentment, le gouvernement fédéral obtint de la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc, le transfert du chemin de fer du Nord et le transporta à la Compagnie du chemin de fer Canadian du Pacifique.

Sur les \$1,500,000 votées par le parlement fédéral, \$530,000 furent payées au Grand Tronc pour le désintéressement du chemin de fer du Nord, et la balance, \$970,000, fut employée à acheter à 87½ des débetures qui avaient été émises sur le chemin par le syndicat qui l'avait acheté du gouvernement de Québec; ces débetures, d'après l'acte de vente

du Pacifique
recettes d
et l'intérêt

Cette co
qui a voté
ment de f
Pacifique

Les déb
000, prov
fédéral en
Canada ;
été voté, c
Québec.

Elles se
que a int
augmentar

C'est l'o
tures devr
Compagnie
qui y cond
rieusement

La corre
nement fé
cette année
que c'est le
ment qui d

du Pacifique, ne devaient porter intérêt que lorsque les recettes du chemin le permettraient, les frais d'exploitation et l'intérêt sur le prix original de la vente payés.

Cette condition est contraire aux volontés du Parlement qui a voté ces \$1,500,000, non pour permettre au gouvernement de faire un placement à intérêt, mais pour faciliter au Pacifique l'accès du port de Québec.

Les débetures acquises avec la balance de l'argent, \$970,000, provenant des \$1,500,000 votées par le parlement fédéral en 1885, ne peuvent donc pas être mises à l'actif du Canada ; elles appartiennent à l'objet pour lequel l'argent a été voté, c'est-à-dire faciliter au Pacifique l'accès du port de Québec.

Elles servent en ce moment à l'en éloigner, car le Pacifique a intérêt à ne pas diriger sur Québec un trafic qui, en augmentant ses recettes, augmenterait aussi ses obligations.

C'est l'opinion du conseil de cette Chambre que ces débetures devraient être annulées de sur et à mesure que la Compagnie du Pacifique fera à Québec et sur la voie ferrée qui y conduit les améliorations que le trafic réclame impérieusement.

La correspondance échangée entre le Conseil et le gouvernement fédéral à propos du règlement de cette question, cette année, n'a pas eu d'autre résultat que d'établir le fait que c'est le parlement fédéral lui-même et non le gouvernement qui devra s'occuper de l'affaire à la prochaine session.

Le pont de chemin de fer sur le Saint-Laurent, entre Québec et Lévis.

Le 17 décembre 1886, le conseil-de-ville de Québec, passait une résolution par laquelle il demandait, au lieu d'un service de bateaux-passeurs, la construction d'un pont sur le Saint-Laurent entre Québec et Lévis, afin d'établir une ligne ininterrompue de communication par Québec entre les deux océans. Copies de cette résolution furent transmises aux ministres représentant la province de Québec à Ottawa, au gouvernement de Québec, à la Chambre de commerce et à la Commission du havre de Québec, ainsi qu'aux conseils-de-ville d'Halifax, Nouvelle-Ecosse, et de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick.

A la date du 8 avril 1887, la Chambre de commerce adressait au gouvernement fédéral une pétition longuement motivée dans le même sens.

Le 12 avril 1888, c'était au tour de la Compagnie du pont elle-même de présenter au premier ministre du Canada, sir John A. McDonald, un mémoire fort étendu, faisant valoir les mêmes arguments en faveur de l'entreprise, et rappelant au premier ministre que, le 17 avril 1884, il lui avait plu de déclarer dans la Chambre des Communes que le gouvernement fédéral reconnaissait lui-même l'importance qu'il y avait de relier l'Intercolonial au Pacifique, par un pont à Québec, et que le 17 juin 1887, il avait répondu, à une députation intéressée dans la construction du pont, qu'aussitôt que la compagnie du pont serait formée, le gouvernement se trouverait en position de dire dans quelle mesure il pourrait aider l'entreprise. La Compagnie demandait alors une garantie de 4 p. c. pour vingt-cinq ans sur \$4,000,000 ou un bonus de \$2,500,000.

Dans une annexe au même document, M. A. L. Light, ingénieur, sous sa signature, assurait que tant du sud que

du nord, il
pont; ce q

Plus loi

l'entrepris

dans un re

date du 20

ci-devant

président

dans une l

sident de l

de M. San

exprimées

minster;

la Compag

Langevin,

que le pon

nécessité;

tunnel Ho

tendait qu

\$4 par cha

pour 303

quoi payer

tie demand

Au mois

la Chambre

truction in

ment fédér

Nous ne

entre temp

du pont; o

publique à

députation

privée mar

et intéressé

Saint-
is.

de Québec,
au lieu d'un
un pont sur
l'établir une
bec entre les
et transmises
ec à Ottawa,
commerce et
ux conseils-
Jean, Nou-

le commerce
longuement

gnie du pont
Canada, sir
aisant valoir
et rappelant
lui avait plu
e le gouver-
ance qu'il y
e un pont à
à une dépu-
qu'aussitôt
ernement se
e il pourrait
alors une
5,000,000 ou

A. L. Light,
du sud que

du nord, il passerait une moyenne de 300 chars par jour sur le pont; ce qui à \$4 par char, représentait \$364,000 par année.

Plus loin, dans une autre annexe, on cite en faveur de l'entreprise du pont, le témoignage du général Seymour, dans un rapport sur le chemin de fer du nord, publié à la date du 20 avril 1872; l'opinion de l'honorable John Young, ci-devant commissaire des travaux publics du Canada et président de la Chambre de commerce du Canada, exprimée dans une lettre en date du 10 avril 1872, adressée au président de la Compagnie du chemin de fer du nord; les vues de M. Sandford Fleming, ingénieur en chef du Pacifique, exprimées dans son ouvrage *From Old to New Westminster*; la déclaration de sir George Stephen, président de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique, à sir Hector Langevin, dans une lettre en date du 2 avril 1884, qui disait que le pont sur le Saint-Laurent, devant Québec, était une nécessité; l'opinion de M. Walter Shanly, ingénieur du tunnel Hoosac, qui, en parlant du pont devant Québec, prétendait qu'il y passerait au moins 200 chars par jour; à \$4 par char, cela faisait \$800 par jour, et un revenu annuel pour 303 jours de \$250,400, c'est-à-dire suffisamment de quoi payer l'intérêt annuel d'environ \$160,000 sur la garantie demandée au gouvernement.

Au mois de mars 1889, nouvelles résolutions passées par la Chambre de commerce de Québec, en faveur de la construction immédiate d'un pont, et transmises au gouvernement fédéral.

Nous ne parlons ici que des documents officiels, mais, entre temps, on tenait des assemblées publiques en faveur du pont; on éveillait par tous les moyens possibles l'opinion publique à propos de l'urgence de l'entreprise; on envoyait députation sur députation à Ottawa, et la correspondance privée marchait sans solution de continuité entre ministres et intéressés.

L'année 1890 n'a pas passé sans qu'il y ait eu de la part de la Chambre de commerce de nouvelles démarches tentées dans le but d'en arriver à un résultat pratique et immédiat à propos de la construction d'un pont devant Québec.

Le 19 mars, la Chambre obtenait de l'honorable M. Mercier, une entrevue au sujet de l'entreprise. Au cours de cette entrevue, à laquelle assistaient près de cent personnes, l'honorable premier ministre annonça à la députation que le cabinet avait décidé, à l'unanimité de ses membres, d'aider à l'entreprise du pont devant Québec en garantissant l'intérêt d'un million de piastres pour une période de dix ans, pourvu que les plans fussent approuvés par le lieutenant-gouverneur en conseil, et que la compagnie de construction fût une compagnie sérieuse.

Ce fut là la première démarche importante de l'année.

La réponse du premier ministre satisfait tout le monde et fit naître l'espoir que l'entreprise enfin s'acheminait vers son accomplissement.

La démarche subséquente prit la forme de la résolution suivante, qui fut unanimement votée par le Conseil, au cours d'une séance spéciale, le lendemain, jeudi, 20 mars :

" Que le conseil de la Chambre de commerce de Québec a appris et apprécie hautement l'intention du gouvernement de la province de Québec, d'aider d'une manière effective à la construction d'un pont de chemin de fer entre Québec et Lévis, au moyen d'une garantie d'intérêt sur une émission d'un million de piastres de bons, pour une période de dix ans.

" Que le moment est arrivé de faire des efforts énergiques pour obtenir d'autres crédits, afin de conduire cette entreprise à bonne fin.

" Que la construction d'un pont ne pouvant manquer de donner un regain de vie au commerce et d'augmenter la valeur de la propriété foncière à Québec, le conseil de la Chambre de commerce prie respectueusement et avec grandes instances Son Honneur le maire, les échevins et conseillers de la cité de Québec, d'envisager de même manière la situation avec ses résultats, et de faire tout en leur pouvoir pour accorder à l'entreprise, comme supplément à la garantie

donnée
rét sur

Plus
ministre

BUR

" Au tré

Monsieur

" Au
Québec,
rables co

de chem
" Le l

légalement
l'entrepr

" On
à la dite
d'intérêt
trois poi

" Il e
court de
autorités

cela per
trouve e
plus séri
des mes
fer de l'é
de la vil

" Je r
gouvern
aux cito
tion dep
à Québec

donnée par le gouvernement de Québec, une garantie d'intérêt sur un million de piastres pour une période de dix ans."

Plus tard, le Conseil adressait à l'honorable premier ministre du Canada la lettre suivante :

BUREAU DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE QUÉBEC

" Au très honorable sir JOHN A. MACDONALD,
premier ministre du Canada, Ottawa.

Monsieur,

" Au nom du conseil de la Chambre de commerce de Québec, permettez-moi de vous écrire à vous et vos honorables collègues, au sujet du projet si important d'un pont de chemin de fer à Québec.

" Le but de la compagnie du pont, aujourd'hui constituée légalement par charte fédérale, c'est-à-dire l'exécution de l'entreprise susdite, a toutes les sympathies du Conseil.

" On me prie de demander à votre gouvernement d'aider à la dite compagnie et au projet, au moyen d'une garantie d'intérêt pendant vingt ans sur deux millions de piastres à trois pour cent par année.

" Il est urgent que cette entreprise se fasse sous le plus court délai possible, avec l'aide généreuse et libérale des autorités fédérales que l'on sollicite. C'est l'avis général que cela permettra à la compagnie, dans la position où elle se trouve et à ce moment si important pour les intérêts les plus sérieux de notre ville et de notre district, de prendre des mesures propres à nous relier au système de chemins de fer de l'autre rive et à raviver véritablement le commerce de la ville.

" Je n'hésite pas à demander une fois de plus à votre gouvernement de vouloir bien accorder ce secours suprême aux citoyens de cette ville, et de cette façon hâter l'exécution depuis si longtemps désirée d'un pont de chemin de fer à Québec.

" J'ai l'honneur d'être,

monsieur,

votre obéissant serviteur,

V. CHATEAUVERT,

vice-président."

Les lettres et les résolutions se multipliaient, mais l'entreprise persistait à ne pas prendre de forme palpable. Ne voyant rien poindre à l'horizon, le Conseil résolut de demander des renseignements à la Compagnie du pont, et lui adressa la lettre suivante :

CHAMBRE DE COMMERCE

Québec, 22 avril 1890.

" Lieut-col. J. BELL FORSYTH,

président de la Compagnie du pont

de chemin de fer entre Québec et Lévis,

Québec.

Monsieur,

" Vous connaissez tout l'intérêt que la Chambre de commerce de Québec porte à l'entreprise d'un pont de chemin de fer entre Québec et Lévis. Vous êtes même personnellement au courant de toutes les démarches que la Chambre n'a pas hésité à faire pour obtenir l'exécution de cet important projet : entrevues avec les ministres fédéraux, avec le gouvernement provincial, correspondances officielles et particulières, démarches privées à Ottawa, tout de sa part a été tenté.

" Au point où en sont rendus les pourparlers et les négociations, le conseil de la Chambre de commerce désirerait beaucoup savoir si, en dehors du mouvement entrepris et soutenu par la Chambre, la Compagnie du pont a fait elle-même quelque démarche auprès du gouvernement fédéral pour obtenir une aide pécuniaire, sous une forme ou sous une autre, en faveur de l'entreprise, ou pour appuyer la demande faite dans le même but par la Chambre de commerce de Québec.

" Vous comprendrez facilement, M. le président, encore une fois tout l'intérêt que la Chambre de commerce porte à la réalisation de cette entreprise publique, destinée à relier un vaste réseau de voies ferrées, et combien elle serait heureuse d'apprendre que son travail a été vaillamment secondé par votre compagnie.

" Si v
utile, ma
verneme
subventi
session, l
l'entière
renforcer
députati
" Au

A la fi
adressait
une résol
reusmen
Québec, c
Le 10
la réponse

" M. N.

Cher mon

" Votre
Compagni
à leur réu
réception.

" En ré
que, dura
du pont n
nements f
toute l'ass
si juste ti

" Dans
membres
conseil-de

ent, mais l'en-
palpable. Ne
solut de deman-
du pont, et lui

2 avril 1890.

Québec et Lévis,
ec.

ambre de com-
ont de chemin
ne personnelle-
ie la Chambre
de cet impor-
léraux, avec le
ficielles et par-
le sa part a été

rs et les négo-
erce désirerait
it entrepris et
ont a fait elle-
nement fédéral
forme ou sous
ur appuyer la
mbre de com-

sident, encore
merce porte à
stinée à relier
en elle serait
vaillamment

" Si votre compagnie décidait qu'il est non seulement utile, mais urgent d'envoyer une députation auprès du gouvernement fédéral, dans le but d'obtenir définitivement une subvention efficace en faveur du pont, avant la clôture de la session, la Chambre de commerce de Québec se mettra à l'entière disposition de la compagnie, et sera heureuse de renforcer, si la chose est nécessaire, votre députation d'une députation de ses membres.

" Au nom du conseil de la Chambre de Québec,

N. LEVASSEUR,
secrétaire."

A la fin d'avril, la Chambre de commerce de Fraserville adressait au conseil de la Chambre de commerce de Québec une résolution passée en date du 23 avril, appuyant chaleureusement l'entreprise d'un pont sur le Saint-Laurent, à Québec, et les démarches du Conseil à ce sujet.

Le 10 mai, le Conseil recevait de la Compagnie du pont la réponse suivante à sa lettre du 22 avril :

Québec, 10 avril 1890.

" M. N. LEVASSEUR,

secrétaire,

Chambre de commerce de Québec.

Cher monsieur,

" Votre lettre du 22 avril à l'adresse du président de la Compagnie du pont a été dûment soumise aux directeurs, à leur réunion d'hier, et je suis chargé de vous en accuser réception.

" En réponse à vos demandes d'informations, je puis dire que, durant ces derniers mois, les directeurs de la Compagnie du pont n'ont épargné aucun effort pour obtenir des gouvernements fédéral et provincial, ainsi que de la ville de Québec, toute l'assistance à laquelle cette grande entreprise a droit à si juste titre.

" Dans ce but, la Compagnie a eu des entrevues avec les membres des cabinets fédéral et provincial et aussi avec le conseil-de-ville.

“ La Compagnie a formellement demandé au gouvernement fédéral de l'aide sous forme d'une garantie d'intérêt pendant vingt-cinq ans sur une somme de \$2,500,000.

“ Les directeurs reconnaissent hautement que la Chambre de commerce leur a toujours donné grand appui au sujet du projet du pont.

“ D'un autre côté, la Compagnie n'a épargné aucun effort, a remué ciel et terre pour arriver à la réalisation d'un projet qui complètera virtuellement notre système de chemins de fer en général et qui sera d'un immense avantage à notre ville et au district.

“ Dès que la Compagnie recevra une réponse des autorités fédérales, je la communiquerai à votre Chambre.

“ Je demeure,

monsieur,

votre obéissant serviteur,

L.-F. BURROUGHS,
secrétaire.”

Le silence le plus complet s'est fait à la suite de cette lettre sur l'entreprise. Pas une lettre, pas même un article de journal n'est venu remettre le projet sous les yeux des intéressés et du public.

Il était réservé au cabinet de la province de ressaisir l'opinion du projet si important du pont, en lui consacrant le huitième article du discours du trône à l'ouverture de la législature, mercredi, 5 novembre 1890.

“ Des explorations faites avec soin par des ingénieurs compétents,” est-il dit dans le discours, “ ont prouvé que la construction d'un pont, reliant les deux rives du fleuve à ou près de Québec, était non seulement possible, mais même désirable ; et il est à espérer que la capitale de la province ne sera point privée de l'avantage incontestable de cette construction par le défaut de concours, ou de la corporation de la cité de Québec, ou du gouvernement fédéral, conformément au statut de la dernière session, 53 Victoria, chap. 110.”

Il e
nemen

à Qué

Plu
Québe
devant

M. l
ment l

“ Es
session
Québec
trône ?

- L'ho
vants :

“ Pa
décrété

“ Le
garanti
dix an
pourrai
organis
Saint-I

a —
qu'elle

b —
de Qué
proport
tures ;

c —
premier
tion, do
sidérée

d —
approu

e —
fin de c

f —
après l'

ndé au gouverne-
garantie d'intérêt
\$2,500,000.

t que la Chambre
ppui au sujet du

gné aucun effort,
ation d'un projet
e de chemins de
avantage à notre

onse des autorités
mbre.

riteur,
BURROUGHS,
secrétaire."

la suite de cette
même un article
ous les yeux des

ince de ressaisir
en lui consacrant
l'ouverture de la

des ingénieurs
at prouvé que la
s du fleuve à ou
ble, mais même
e de la province
stable de cette
le la corporation
fédéral, conformé-
toria, chap. 110."

Il est à souhaiter que l'initiative patriotique du gouver-
nement trouvera un puissant écho auprès des autorités tant
à Québec qu'à Ottawa, auxquelles le paragraphe fait allusion.

Plus tard, au cours de la session de la législature de
Québec, samedi, le 27 décembre 1890, la question du pont
devant Québec est revenue devant la Chambre.

M. Nantel, député de Terrebonne, adressait au gouverne-
ment l'interpellation suivante :

" Est-ce l'intention du gouvernement de présenter à cette
session une mesure pour assurer la construction du pont de
Québec, suivant la promesse contenue dans le discours du
trône ? "

- L'honorable M. Mercier a répondu dans les termes sui-
vants :

" Par le statut 53 Victoria, chapitre 110 (1890), il est
décrété ce qui suit :

" Le lieutenant-gouverneur en conseil est autorisé à
garantir, pour un tiers, l'intérêt à trois pour cent, pendant
dix ans, sur trois millions de piastres de débentures qui
pourraient être émises par toute compagnie régulièrement
organisée dans le but de construire un pont sur le fleuve
Saint-Laurent, à ou près de Québec, pourvu que :

a — " Telle compagnie donne des garanties suffisantes
qu'elle est en état de mener à bonne fin telle entreprise ;

b — " Le gouvernement fédéral et la corporation de la cité
de Québec garantissent, pour les deux autres tiers, dans la
proportion dont ils conviendront, l'intérêt sur les dites débentures ;

c — " Les dites conditions soient remplies le ou avant le
premier janvier 1892, à défaut de quoi la présente autorisa-
tion, donnée au lieutenant-gouverneur en Conseil, sera con-
sidérée comme nulle et non avenue ;

d — " Le site et les plans du pont soient préalablement
approuvés par le lieutenant-gouverneur en Conseil ;

e — " La dite compagnie soit tenue de faire rapport, à la
fin de chaque année, de l'état de ses recettes et dépenses ;

f — " La dite garantie d'intérêt ne prenne effet qu'un an
après l'ouverture du pont au trafic, et seulement au cas où

les revenus de la compagnie seraient insuffisants pour faire face à l'obligation ci-dessus. ”

“ Le gouvernement attend avec anxiété la décision du gouvernement fédéral et de la corporation de la cité de Québec, à ce sujet, et s'en tient, pour le moment, à la politique énoncée dans cette loi. ”

Le chemin de fer du lac Saint-Jean.

Cette voie ferrée destinée tôt ou tard à mettre Québec en relations directes d'un côté avec le Labrador et de l'autre avec la baie d'Hudson, a été aussi l'objet des soucis de la Chambre de commerce.

Au mois de janvier dernier, la Compagnie demandait au très honorable sir John A. McDonald, premier ministre et en même temps ministre des chemins de fer du Canada, une subvention de \$5,161 par mille, pour l'embranchement de Chambord à Chicoutimi et Saint-Alphonse, c'est-à-dire 70 milles ; une subvention de \$3,200 par mille, pour la reconstruction de la voie à partir de Saint-Ambroise, en passant par Charlesbourg, et son entrée indépendante du Pacifique à Québec par un pont sur la rivière Saint-Charles : l'entrée à Québec, le pont et le terminus devant coûter ensemble près d'un million de piastres. Ce changement avait aussi pour objet de réduire la rampe de Saint-Ambroise de 132 pieds à 68 pieds au mille, et la nouvelle voie devait mesurer douze milles.

La Compagnie informait aussi le gouvernement qu'elle avait déjà fait les arrangements préliminaires pour assurer la construction d'un embranchement devant se greffer à la ligne principale, quelque part dans les environs de la Rivière-à-Pierre, se rendre à 45 milles de là jusqu'à la Tuque, sur le

Saint-M
milles p
rice. C
rapidem
l'exploit
Elle
Législat
fer du la
province
ment de
Témisca
les plus
parcours
débouch
elle se r
de const
jusqu'à
baie Ja
Québec
cette cor
carte air
qu'une f
fer form
Saint-Je
que cela
d'une so
Canadien
entre Ha
d'environ
toire can
Pour r
pas d'im
dait aux
mille po

Saint-Maurice, et relier ce point aux Grandes Piles, 75 milles plus loin, par un bateau à vapeur sur le Saint-Maurice. Cet embranchement aurait pour effet de développer rapidement la colonisation dans cette partie du pays et l'exploitation des forêts.

Elle ajoutait dans sa lettre qu'elle avait obtenu de la Législature une charte l'autorisant à prolonger le chemin de fer du lac Saint-Jean jusqu'à la frontière nord-ouest de la province, et qu'elle se proposait de continuer l'embranchement de la Tuque jusqu'à l'extrémité septentrionale du lac Témiscamingue ; cette voie ferrée se trouverait à traverser les plus riches rivières de la province, à sillonner sur un parcours de 150 milles la vallée de l'Ottawa supérieur, et à déboucher dans la région agricole du lac Témiscamingue ; elle se reliait plus tard au chemin de fer que l'on projette de construire à partir de Toronto et du Saut Sainte-Marie jusqu'à la Factorerie de l'Original (*Moose Factory*), sur la baie James. Grâce à cet ensemble d'embranchements Québec deviendrait le port d'exportation naturel de toute cette contrée, et de plus, si l'on examine attentivement la carte ainsi que les plans publiés par la Compagnie, on verra qu'une fois construits, ces différents tronçons de chemins de fer formeront la ligne la plus courte possible entre Halifax, Saint-Jean, Québec et le Saut Sainte-Marie ; c'est-à-dire que cela donnerait un raccourci de 120 milles ; au moyen d'une soudure entre le lac Témiscamingue et le Pacifique Canadien à l'extrémité nord-est du lac Supérieur, la distance entre Halifax et Winnipeg *via* Québec, se trouverait réduite d'environ 170 milles, en passant complètement sur le territoire canadien, et en activant le trafic de l'Intercolonial.

Pour toutes ces considérations qui certes ne manquent pas d'importance et de sens pratique, la Compagnie demandait aux autorités fédérales une subvention de \$6,000 par mille pour l'embranchement de 45 milles à la Tuque, et

ants pour faire

la décision du
de la cité de
nent, à la poli-

Jean.

ttre Québec en
r et de l'autre
s soucis de la

e demandait au
ier ministre et
du Canada, une
ranchement de
c'est-à-dire 70
pour la recons-
se, en passant
du Pacifique à
rles : l'entrée à
ensemble près
rait aussi pour
de 132 pieds à
mesurer douze

nement qu'elle
s pour assurer
se greffer à la
s de la Rivière-
a Tuque, sur le

\$6,000 par mille pour l'embranchement de 330 milles à partir de la Tuque jusqu'au lac Témiscamingue.

La Compagnie a aussi fait des représentations de même nature au gouvernement de la province de Québec.

Jusqu'ici, les deux gouvernements ont accédé dans une certaine mesure aux demandes de la Compagnie. Le gouvernement fédéral a voté une subvention de \$68,000 en faveur de la ligne de Lorette et du pont sur la rivière Saint-Charles, et le gouvernement de Québec de son côté a accordé une somme de \$60,000 à la même ligne. A part cela, la Législature provinciale a voté une subvention de \$5,000 et de 5000 acres de terre par mille pour l'embranchement de Chicoutimi, une subvention spéciale de \$150,000 pour les ponts de cet embranchement qui coûteront fort cher, et une subvention de 10,000 acres de terre par mille pour l'embranchement de la Tuque ou du Saint-Maurice.

Le Conseil a cru de son devoir d'écrire au gouvernement de Québec et à celui d'Ottawa pour leur demander de faire tout en leur pouvoir pour aider à la Compagnie du chemin de fer du lac Saint-Jean et de lui permettre de mettre à exécution un projet d'une importance incalculable pour toute cette partie du Canada, riche en mines, en essences forestières, en terrains d'alluvion. Le Conseil est prêt à renouveler ses démarches et à seconder énergiquement la Compagnie du chemin de fer du lac Saint-Jean dans cette vaste et patriotique entreprise.

Si la compagnie réussit dans les efforts qu'elle fait pour concentrer à Québec le commerce de bois du Saguenay, du Saint-Maurice et de l'Ottawa supérieur, le commerce maritime du port de Québec se développera dans des proportions énormes.

Depu
débarqu
voiture
milles,
qui occu
seil fit c
démont
Après
sonnelle
tions re
dent dir

La Co

Dès ju
et de pa
canadien
par le G
dien à so
américai
au sud
Pacifique
à l'ouest
couata e
d'oiseau.
sait les
wamkea

Les malles de Chambord à Roberval

de 330 milles à
gigue.

ations de même
Québec.

accédé dans une
pagnie. Le gou-
de \$68,000 en
la rivière Saint-
on côté a accordé

A part cela, la
ion de \$5,000 et
rbranchement de
150,000 pour les
fort cher, et une
e pour l'embran-

u gouvernement
emander de faire
gnie du chemin
ttre de mettre à
ulable pour toute
r essences fores-
est prêt à renou-
ement la Compa-
ns cette vaste et

qu'elle fait pour
is du Saguenay,
ur, le commerce
a dans des pro-

Depuis 1888 jusqu'au commencement de 1890, les malles débarquées à la station de Chambord étaient transportées en voiture à Roberval, c'est-à-dire sur une distance de 13 milles, malgré que les trains se rendissent à Roberval; ce qui occasionnait des délais souvent préjudiciables. Le Conseil fit des représentations au ministère des postes, en lui démontrant tous les inconvénients de cette anomalie.

Après un longue correspondance et une inspection personnelle des lieux et des faits, le ministre donna les instructions requises, et depuis le 20 mars 1890 les malles se rendent directement par train à Roberval.

La Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent et des provinces maritimes.

Dès janvier dernier, on agitait devant le parlement fédéral et de par le pays le projet de deux lignes courtes entre l'ouest canadien et Halifax, l'une, sur le territoire canadien favorisée par le Grand Tronc, l'autre en partie sur le territoire canadien à ses deux extrémités et en majeure partie sur le sol américain, traversant de part en part l'Etat du Maine, bien au sud de Québec; cette dernière était préconisée par le Pacifique Canadien. La première, se reliant à l'Intercolonial à l'ouest et au sud, était formée du chemin de fer de Témiscouata et d'un futur embranchement de 175 milles, à vol d'oiseau, entre Edmunston et Moncton. La seconde traversait les cantons de l'Est, Sherbrooke, l'Etat du Maine, Mattawamkeag et aboutissait à Saint-Jean, N.-B. La première

s'appelait : le chemin de fer du Saint Laurent et des provinces maritimes, et la seconde, le chemin de fer Harvey-Salisbury.

Le sénat se montra hostile à ce dernier projet, et l'opinion publique approuvant son attitude réclama, par l'intermédiaire des chambres de commerce du pays et aussi par des assemblées publiques, la construction de l'embranchement d'Edmunston-Moncton.

Le conseil de la Chambre de commerce n'a pas hésité à jeter un poids dans la balance en faveur de ce dernier plan. L'intérêt du trafic, du côté de Québec, et des considérations de haute politique lui dictaient cette attitude.

La ligne Harvey-Salisbury est plus courte que celle du chemin de fer de Témiscouata et Edmunston, mais la différence est si petite qu'elle ne peut vraiment être prise en considération dans le choix d'un tracé ou d'un autre.

D'ailleurs, voici un tableau comparatif des distances entre Montréal, Saint-Jean, Saint-André, Halifax et Louisbourg.

De Montréal à Saint-Jean :	Milles.
Par la ligne Harvey-Salisbury.....	481
Par l'Intercolonial.....	753
Par le Témiscouata.....	614
De Montréal à Saint-André :	Milles.
Par la ligne Harvey-Salisbury.....	443
Par l'Intercolonial.....	880
Par le Témiscouata.....	712
De Montréal à Halifax :	Milles.
Par la ligne Harvey-Salisbury.....	758
Par l'Intercolonial.....	850
Par le Témiscouata et le New-Brunswick.....	893
Par le Témiscouata et Coal Creek.....	755

De Mont

Par

Par

Par

Par

La lig

nuation c

entrepren

des intére

Salisbury

d'être ain

dération c

tient com

produits

Québec, l

Salisbury

fice surto

à Moncto

arriverait

faveur du

Ces co

contribué

fédéral, a

ner à vot

la même

min de f

la Compe

provinces

Le Con

gouverner

et des provin-
le fer Harvey-

projet, et l'opinion
par l'intermé-
et aussi par des
embranchement

n'a pas hésité à
ce dernier plan.
considérations

te que celle du
a, mais la diffé-
t être prise en
n autre.

distances entre
et Louisbourg.

De Montréal à Louisbourg :	Milles.
Par la ligne Harvey-Salisbury.....	899
Par l'Intercolonial.....	991
Par le Témiscouata et le N. B.....	1034
Par le Témiscouata et Coal Creek.....	896

La ligne d'Edmunston à Moncton ne serait que la continuation du chemin de fer de Témiscouata, dans lequel les entrepreneurs du chemin d'Edmunston-Moncton ont aussi des intérêts. Elle aurait l'avantage sur la ligne Harvey-Salisbury de passer entièrement sur le territoire canadien, et d'être ainsi indépendante de la politique américaine, considération qui est devenue plus sérieuse que jamais, si l'on tient compte des derniers événements politiques qui se sont produits aux Etats-Unis. Pour Québec et le district de Québec, le projet a un intérêt particulier ; la ligne Harvey-Salisbury en détournerait indubitablement le trafic au bénéfice surtout du Maine ; tandis que par le tracé d'Edmunston à Moncton, du Témiscouata et de l'Intercolonial le trafic lui arriverait directement, et donnerait un nouvel argument en faveur du pont sur le Saint-Laurent à Québec.

Ces considérations d'importance majeure n'ont pas peu contribué à décider le Conseil à adresser au gouvernement fédéral, au mois de février dernier, une pétition pour l'amener à voter la subvention de \$12,000 par mille, c'est-à-dire la même subvention accordée par le gouvernement au chemin de fer de Gravenhurst au lac Nipissing, que demandait la Compagnie du chemin de fer du Saint-Laurent et des provinces maritimes.

Le Conseil a aussi envoyé copie de la même pétition au gouvernement de Québec.

Milles.
..... 481
..... 753
..... 614
Milles.
..... 443
..... 880
..... 712
Milles,
..... 758
..... 850
k..... 893
..... 755

Le service des bateaux-passeurs à Québec.

Ce service a certes besoin d'être grandement amélioré. Tel qu'il est, il force les voyageurs, hommes, femmes et enfants, à voyager, surtout durant la saison d'été, en compagnie de bestiaux et de marchandises de toutes espèces, et de débarquer sur l'une ou l'autre rive au milieu de voitures, camions, colis de toutes sortes et animaux. Il y a là, non seulement des désagréments sérieux pour les voyageurs, mais aussi des dangers réels. Le Conseil a signalé le fait au ministère des chemins de fer à Ottawa, dans une communication en date du 25 mai dernier, en lui demandant de vouloir bien établir un service spécial de bateaux à vapeur pour le transport exclusif des voyageurs et des malles, tout en reconnaissant que, règle générale, le service actuel constituait une amélioration sensible sur l'ancien, sous certains rapports.

Le ministère a répondu que l'amélioration demandée entraînerait de trop grandes dépenses, et que l'on devait se contenter des arrangements actuels.

Le Conseil revint à la charge et suggéra au ministère de faire porter le coût et le maintien du service spécial de bateaux-passeurs sur les trois chemins de fer qui ont une gare commune à Lévis : le Grand Tronc, l'Intercolonial et le Québec Central.

Le ministère répondit à la date du 11 octobre dernier qu'il ne pouvait pas, dans les circonstances, encourir la dépense que nécessiterait le service spécial de bateaux-passeurs réclamé par le Conseil.

Cependant le Conseil n'en persiste pas moins dans son opinion qu'il devrait y avoir des bateaux pour les voyageurs et les malles, et des bateaux pour le fret, avec des points de débarquement différents, s'il était possible.

Du côté de Québec, les voyageurs manquent de salle d'attente. Le besoin d'un bureau général de chemins de fer

avec salle
de la tra
ce sujet,
général p
Finlay, c
Champla

Le min
la police
face de le
temps, qu
devoir fai
en date d
de la fore

L'hono
à Washi
Conseil q
police riv
faire face
que, du t
nombre d
sortant, é
force ne s
comme at
Le minist
sentations

Le Con
pleine sai
date du f
pour dem
moins ce

Québec.

ent amélioré.
es, femmes et
té, en compa-
espèces, et de
de voitures,
l y a là, non
s voyageurs,
nalé le fait au
ne communi-
dant de vou-
vapeur pour
alles, tout en
actuel consti-
sous certains

on demandée
on devait se

ministère de
ce spécial de
qui ont une
recolonial et le

tobre dernier
encourir la
bateaux-pas-

ins dans son
des voyageurs
des points de

ent de salle
chemins de fer

avec salles pour les voyageurs à proximité du débarcadère de la traverse de Lévis, se fait de plus en plus sentir, et, à ce sujet, le Conseil a émis l'idée dans la presse que ce bureau général pourrait être érigé sur la place du vieux marché Finlay, qui n'a pas sa raison d'être à côté du marché Champlain.

La police riveraine

Le ministère de la marine et des pêcheries ayant réduit la police riveraine de vingt à quinze hommes, le Conseil, en face de la prochaine arrivée de la flotte d'outre-mer du printemps, qui était plus considérable que d'ordinaire, a cru devoir faire des représentations au ministère dans une lettre en date du 7 mai, et lui demander de ne pas réduire l'effectif de la force, surtout à cette saison de l'année.

L'honorable C. H. Tupper, qui se trouvait dans le moment à Washington pour affaires diplomatiques, répondit au Conseil qu'il n'avait pas l'intention de réduire l'effectif de la police riveraine de façon à ce qu'elle ne fût pas en état de faire face aux exigences du service. Il rappela au Conseil que, du temps de l'embauchage des matelots et lorsque le nombre de navires entrant dans le port de Québec ou en sortant, était deux fois plus considérable qu'aujourd'hui, la force ne se composait que de vingt hommes, et n'avait pas comme aujourd'hui à sa disposition de chaloupes à vapeur. Le ministre demanda au Conseil sur quoi il basait ses représentations.

Le Conseil, ne pouvant avoir des réunions régulières en pleine saison d'affaires, répondit à la lettre ministérielle à la date du 10 juillet. Il informa le ministre que ses raisons pour demander que la force de la police riveraine restât au moins ce qu'elle était, étaient les suivantes :

1. La police riveraine a à parcourir un circuit qui s'étend de New-Liverpool, en haut de Québec, jusqu'à l'Anse aux Sauvages, au-dessous ; ce circuit a une superficie d'environ vingt milles, et comprend les deux rives du fleuve avec leurs baies, anses et bassins ; et enfin la juridiction de la police s'étend de Portneuf, en haut, jusqu'à l'Île Saint-Barthé, au-dessous de Québec.

2. Cette année, la flotte signalée au printemps était le double plus forte qu'au printemps de 1889.

3. Il est vrai que du temps où l'embauchage était à son apogée, et le nombre de navires entrant ou acquittés était deux fois plus grand qu'aujourd'hui, la police riveraine ne comptait que vingt membres et n'avait pas l'avantage de chaloupes à vapeur comme aujourd'hui ; mais la mention seule de ces deux faits suffit à démontrer que la force était insuffisante. Un peu plus tard, même lorsque l'effectif de la force fût porté à vingt-cinq hommes, qu'une chaloupe à vapeur fût affectée au service, et que les chefs étaient gens hardis, habiles et actifs, la police n'a pas réussi à réduire l'embauchage ; et les rixes sanglantes, les assauts meurtriers, les meurtres çà et là défrayaient la chronique quotidienne de Québec. La police n'y pouvait rien ; pourtant elle était jour et nuit sur pied.

4. Aujourd'hui la force est de vingt hommes, dont dix sont de service pendant vingt-quatre heures, cinq sur le fleuve et cinq aux quartiers se tenant prêts à toute évanualité. Cela n'est certes pas suffisant en temps ordinaire, et la force serait absolument impuissante, s'il arrivait quelque chose de grave sur le fleuve, ou sur l'une ou l'autre rive.

Le ministère répliqua le 16 juillet à l'exposé de motifs du Conseil, en disant que le ministre de la marine s'était convaincu personnellement qu'il y avait plus de gens qu'il n'en fallait pour faire le service de police du port de Québec, et qu'ensuite la taxe de 5 cts par tonne imposée aux navires dans le port ne donnait pas de recettes suffisantes pour payer

les frai
ramene
tre exp
port de
sous le
Montre
et à Q
ont, ce
portion

ÉTAT

Q

30

Pour l'a

A déduir

Excédan

les frais du service, et qu'il lui fallait de toute nécessité ramener l'équilibre dans la recette et la dépense. Le ministre exprimait l'opinion qu'il serait plus avantageux pour le port de Québec d'abolir la susdite taxe et de mettre la police sous le contrôle de la ville de Québec, comme cela se fait à Montréal, Halifax, Saint-Jean et d'autres ports. A Montréal et à Québec, les dépenses de l'entretien de la police fluviale ont, ces années dernières, excédé les recettes dans les proportions suivantes :

ÉTAT des recettes et dépenses de la police des ports de Québec et Montréal, depuis le 1er juillet 1869 jusqu'au 30 juin 1889.

		Recettes.	Dépenses.
		\$ cts.	\$ cts.
Pour l'année fiscale expirée au 30 juin			
	1870....	23,996 68	18,461 83
"	1871....	21,235 06	17,400 73
"	1872....	27,215 80	20,348 00
"	1873....	26,618 50	32,653 87
"	1874....	28,650 39	38,897 52
"	1875....	25,620 09	37,895 00
"	1876....	26,499 09	41,222 68
"	1877....	28,598 10	35,006 37
"	1878....	26,702 43	37,560 14
"	1879....	21,464 97	36,486 50
"	1880....	21,510 15	35,225 54
"	1881....	27,375 09	35,451 07
"	1882....	21,420 33	42,316 56
"	1883....	28,060 02	38,318 65
"	1884....	28,497 25	41,980 72
"	1885....	20,698 79	38,082 92
"	1886....	24,089 97	43,916 57
"	1887....	22,934 46	40,349 12
"	1888....	21,072 73	37,279 52
"	1889....	19,688 27	31,647 50
Totaux.....		\$491,948 17	\$700,500 81
A déduire recettes sur dépenses.....			491,948 17
Excédant de dépenses sur recettes.....			\$208,552 64

Le ministre tirait aussi des lignes de comparaison entre Québec et certains ports américains, notamment Boston où la force de la police riveraine est de vingt hommes, et New-York où la garde du port est confiée à trente hommes, et concluait en déclarant qu'il ne voyait pas la nécessité d'augmenter la force de la police fluviale à Québec.

Le Conseil n'a pas demandé une augmentation de cette force, mais simplement le maintien de son effectif ordinaire.

Il serait difficile à un gouvernement d'équilibrer le revenu et la dépense de certains services publics. Certains services institués dans un but d'ordre public et de protection spéciale, ne paieront pas d'ici à longtemps la dépense qu'ils entraînent, mais ils sont essentiels à l'ordre public. Tels sont quelques bureaux d'inspection, des services de police, l'organisation militaire; il y a rarement un surplus dans l'administration des postes. La dépense doit être contrôlée et réduite autant que possible, mais jamais de façon à compromettre l'efficacité d'un service. D'ailleurs, ils contribuent indirectement au revenu public en protégeant les individus et la propriété, et en veillant à l'observation rigoureuse des lois du fisc.

Le Conseil est encore d'avis que l'effectif de la police du port de Québec doit rester à au moins vingt hommes, et que ce nombre serait insuffisant, s'il survenait dans le port des troubles sérieux auxquels il faudrait parer immédiatement.

Mouillage des caboteurs.

Le Conseil a obtenu de l'administration des douanes à Québec une amélioration qui, sans avoir une portée considérable, sera dorénavant fort utile au commerce. Les steamers et voiliers d'outre-mer ont des endroits d'accostage réguliers, dont les noms sont publiés dans les rapports maritimes de

la douane
aux autor
l'endroit d
ou tel cab
mouiller ;
faire bien
à la reche
a quelques
maire des
Conseil qu
les cabote
dises en d
tion du co

Depuis
Laurent, d
a pris des
contreband
eru devoir
demander
reuses, afit
revenu de
de tort au

Les saïs
ont été opé
queraient

Quantité
Québec du
barils ou 1
mesure im
Quantité
impériale,

paraison entre
nt Boston où
mes, et New-
e hommes, et
cessité d'aug-

tion de cette
etif ordinaire.
rer le revenu
tains services
tion spéciale,
qu'ils entraî-
e. Tels sont
police, l'orga-
dans l'admi-
contrôlée et
on à compro-
s contribuent
les individus
rigoureuse des

e la police du
mmes, et que
ns le port des
médiatement.

es douanes à
rtée considé-
Les steamers
age réguliers,
maritimes de

la douane et de la presse. Les caboteurs ayant à se présenter aux autorités douanières, n'étaient pas obligés d'enregistrer l'endroit de leur mouillage. On connaissait l'arrivée de tel ou tel caboteur, mais on ignorait souvent où il était allé mouiller ; ce qui obligeait les marchands consignataires à faire bien des courses inutiles et à perdre un temps précieux à la recherche du caboteur. Cet inconvénient a disparu il y a quelques mois, et M. D. D. O'Meara, percepteur intérimaire des douanes à Québec, s'est empressé d'informer le Conseil qu'au reçu de sa lettre, il avait donné ordre que tous les caboteurs, ayant à faire des déclarations de marchandises en douane, eussent à enregistrer aussi, pour l'information du commerce, leurs endroits de mouillage.

La contrebande

Depuis quelques années, la contrebande sur le fleuve Saint-Laurent, dans les îles et sur les deux rives du bas du fleuve, a pris des proportions inusitées. Cette année surtout, les contrebandiers ont opéré en grand, au point que le Conseil a cru devoir attirer l'attention du ministère des douanes et lui demander de redoubler de vigilance et de mesures rigoureuses, afin de décontenancer un trafic illégal qui frustre le revenu de plusieurs millions de piastres et cause beaucoup de tort au commerce légitime.

Les saisies plus fréquentes de whisky de contrebande qui ont été opérées pendant le deuxième semestre de 1890, indiqueraient que l'appel du Conseil a été entendu.

Quantité d'alcool saisie par les autorités douanières à Québec durant l'année expirée le 31 décembre 1890 : 310 barils ou 10,903 gallons, mesure impériale, ou 17,701 gallons, mesure impériale (*proof*).

Quantité de rhum saisie : 13 barils ou 373 gallons, mesure impériale, ou 482 gallons, mesure impériale (*proof*).

L'Hôpital de la Marine

Cet hôpital a été fermé au commencement de l'année par ordre du ministère de la marine et des pêcheries, pour raisons d'économie. Il fallait cependant pourvoir au soin des marins malades ou blessés. Le Conseil crut devoir s'adresser au ministre de la marine et des pêcheries pour lui demander ce qu'il entendait faire pour ces marins, ainsi que pour les voyageurs arrivant blessés ou malades dans le port par steamer ou voilier. Le ministre répondit au Conseil que les marins malades ou blessés seraient dorénavant envoyés, les catholiques, à l'Hôtel-Dieu, et les protestants, à l'hospice Jeffery Hale, et que le ministère de l'agriculture avait accepté l'arrangement conclu par le ministère de la marine de payer 90 cts par jour par malade ; que, quant aux émigrants malades ou blessés, ils bénéficieraient du même arrangement, mais que, règle générale, il était entendu que ces émigrants devaient être débarqués à la station de la quarantaine de la Grosse-Isle.

Voici un tableau des droits perçus à la douane de Québec pour le traitement des marins malades depuis 1881 jusqu'à 1890 inclusivement.

ANNÉES	DROITS PERÇUS
1881.....	\$10,758 52
1882.....	10,455 88
1883.....	12,369 46
1884.....	9,828 64
1885.....	9,414 12
1886.....	7,757 82
1887.....	7,795 12
1888.....	6,847 06
1889.....	8,589 49
1890.....	8,101 82
Total.....	\$91,917 93

Nombre
Québec, et
scale depu

Année

879-80.....
880-81.....
881-82.....
882-83.....
883-84.....
884-85.....
885-86.....
886-87.....
887-88.....
888-89.....

Nombre d
et à l'Hôtel-

Hospice Jeff
Frais de fun
Hôtel-Dieu.

Le Conseil
ernement f
mai à la Gr

Nombre de patients admis à l'Hôpital de la marine à Québec, et dépenses totales de ce service pour chaque année fiscale depuis 1879-80 jusqu'à 1888-89 inclusivement :

Années.	Nombre de patients admis y compris les marins.	Nombre de marins admis.	Total des dépenses.
1879-80.....	886	498	19,991 22
1880-81.....	1,017	651	19,964 33
1881-82.....	853	415	19,938 12
1882-83.....	834	459	19,998 53
1883-84.....	729	418	19,990 34
1884-85.....	659	362	19,996 68
1885-86.....	459	248	16,074 94
1886-87.....	528	185	19,706 96
1887-88.....	665	318	18,772 62
1888-89.....	351	211	18,643 14
	7,001	3,765	193,076 88

Nombre de marins malades traités à l'hospice Jeffery Hale et à l'Hôtel-Dieu en 1890 :

	MARINS	DÉPENSES
Hospice Jeffery Hale.....	222	\$1,764 80
Frais de funérailles..		48 00

Hôtel-Dieu.....	33	400 50

Total.....		\$2,213 30

Le quai de la Quarantaine

Le Conseil s'est aussi mis en correspondance avec le gouvernement fédéral, pour insister sur la construction d'un quai à la Grosse-Isle. Le Conseil a eu la satisfaction de

1,917 93

voir ses démarches appuyées ailleurs dans le pays, comme en fait foi la résolution suivante que la Chambre de commerce du district de Montréal a eu l'obligeance de lui transmettre :

" Montréal, mercredi, 3 sept. 1890.

" Chambre de commerce du district de Montréal,

" présidence de M. D. Parizeau.

" Après délibération,

" *Résolu* — Que cette Chambre appuie la pétition adressée au gouvernement fédéral par la Chambre de commerce de Québec dans le but d'obtenir qu'il construise un quai à la Quarantaine de la Grosse-Isle, dans l'intérêt non seulement des ports de Québec et de Montréal, mais aussi de tous les ports du Canada, et prie respectueusement le gouvernement de faire droit à cette pétition."

Pour copie conforme,

Le secrétaire,

S. Côté.

Dans le rapport annuel du Dr F. Montizambert, surintendant médical de la Quarantaine, pour 1889, on trouve les importants renseignements qui suivent :

" La commission d'hygiène de la province de Québec a officiellement visité la Quarantaine le 26 septembre dernier. Les commissaires présents étaient : le Dr Lachapelle, président ; les Drs E. Lemieux, Garneau, Paquet, Craik et le secrétaire, le Dr Pelletier. Ils ont fait une inspection complète de la Quarantaine et de son outillage. Ils ont pu se rendre compte des difficultés et des délais causés par le système d'expédients adopté pour transporter les appareils à désinfection à bord d'une chaloupe à vapeur, puis au navire infecté au large. Je dois mentionner ici qu'un navire a subi, durant la saison, une détention de trois jours au large. A son arrivée, il fut promptement visité, mais il dut attendre pendant trois jours avant que la petite chaloupe à vapeur fut prête à aller l'accoster et avant de subir les fumigations nécessaires.

" La
quemm
quelqu
" plus
" comm
" fédér
" des m
" cour
" tout
" on ép
" par le
" moye
" d'hui
" plus
" Le
" des a
" que
" solut
" quai
" vaper
" détem
" tout
" Laur
" ment
" tions
En t
de nou
" La
la Quar
quai à
les nav
pour le
cylindr
approu
surcha
de chlo
neaux,
ponts e
fre. I
publié
provinc

e pays, comme
mbre de com-
ce de lui trans-

s sept. 1890.

Montréal,

pétition adres-
e de commerce
nise un quai à
rêt non seule-
mais aussi de
sement le gou-

aire,

S. Côté.

bert, surinten-
on trouve les

e de Québec a
mbre dernier.
chapelle, prési-
et, Craik et le
inspection com-
s ont pu se ren-
par le système
areils à désin-
ous au navire
navire a subi,
rs au large. A
il dut attendre
oupe à vapeur
es fumigations

“ La commission d'hygiène de la province publia subsé-
quemment un rapport de sa visite. Voici la traduction de
quelques paragraphes de ce document : “ Le Conseil est
“ plus jamais convaincu que le prolongement du quai,
“ comme la chose a déjà été recommandée au gouvernement
“ fédéral, est absolument nécessaire, non pour l'inspection
“ des navires qui pourrait continuer de se faire en plein
“ courant, mais dans les cas où, inspection faite, le navire
“ tout entier doit être désinfecté. Si ce quai était construit,
“ on épargnerait aux navires une longue détention causée
“ par le débarquement des voyageurs et de leurs bagages au
“ moyen de chaloupes à vapeur, comme cela se fait aujour-
“ d'hui. De plus, la désinfection des navires se ferait plus
“ plus facilement et plus complètement, surtout à mer haute.

“ Le prolongement du quai et l'installation sur le quai
“ des appareils générateurs de l'acide sulfureux, aussi bien
“ que d'un grand réservoir contenant toujours prête une
“ solution de sublimé corrosif, et enfin, la construction sur le
“ quai ou à proximité, d'un appareil de désinfection à la
“ vapeur, telles sont les améliorations qui pourront réduire la
“ détention des navires au minimum de ce qu'elle peut être,
“ tout en assurant l'efficacité de la Quarantaine du Saint-
“ Laurent ; et le Conseil provincial espère que le gouverne-
“ ment fédéral reconnaitra qu'il est urgent que ces améliora-
“ tions se fassent immédiatement à la Grosse Isle.”

En terminant son rapport, le Dr Montizambert, abordant
de nouveau le sujet, fait les remarques suivantes :

“ La grande lacune et la grande nécessité de la station de
la Quarantaine à la Grosse-Isle continuent d'être celles d'un
quai à eau profonde ; d'un quai auquel on pourrait amener
les navires infectés, débarquer leurs voyageurs et bagages
pour les désinfecter ; sur lequel on pourrait installer des
cylindres d'acier pour la désinfection scientifique, rapide et
approuvée, des effets et du linge au moyen de la vapeur
surchauffée, des bassins élevés pour le passage à la solution
de chlorure de mercure, d'un ventilateur à vapeur, de four-
neaux, etc., pour changer l'air dans les cales et les entre-
ponts et le remplacer par de l'air chargé de dioxyde de sou-
fre. Déjà dans ce rapport j'ai cité à ce sujet l'opinion
publiée officiellement de la Commission d'hygiène de la
province de Québec ; et j'ai aussi cité comme exemple, la

perte de trois jours subie par un navire, à cause de l'imperfection de nos moyens d'action et du manque d'un quai aujourd'hui.

"Je ne puis que répéter ce que j'ai déjà dit en toute occasion possible que le quai à eau profonde à la Grosse-Isle est ce qu'il y a de plus essentiel, de plus important et de plus pressant pour le service de la Quarantaine du fleuve.

"Tant qu'il ne sera pas construit et équipé comme je viens de le dire plus haut, on ne peut compter avec sûreté sur le service, ni espérer qu'il protégera le pays contre l'invasion de maladies épidémiques."

En face d'avis aussi importants et aussi sérieux, le Conseil regrette beaucoup de voir que le quai si impérieusement requis n'a pas encore un commencement d'exécution. Il n'hésitera pas cependant à insister de nouveau sur l'urgence de cette amélioration, et il espère qu'à la prochaine session du Parlement, la députation votera les crédits nécessaires pour que le quai soit construit sans délai et complète ainsi l'organisation du service de la Quarantaine.

Les dépenses d'administration de la Grosse-Isle en 1889 ont été de \$19,371.20; 50,879 personnes y ont été examinées et 32 cas ont dû être envoyés à l'hôpital durant la même année.

Droits sur le lard

Au mois de décembre 1889, le ministère du revenu de l'intérieur faisait savoir au Conseil qu'il avait créé deux variétés de salaisons dans la classification de la viande de porc: 1. le *short cut clear* consistant dans la partie grasse de l'épaule des cochons gras, moins le maigre; 2. le *short cut* ou morceaux de derrière de cochons de grosse taille.

Le Co
Plus t
lard, le
mentât l
que: le
short cut
fussent
au gouv
taux que
1½ par
aux aut
admis à
expliqua
droits sur
le *short c*
considéra
le comme
Il est
nature or
pas cru d
lard.

L'
Au moi
entre le C
la provinc
ventes fa
l'abolition
pas appliq
Le trésori
était, deva

Le Conseil a accepté cette nouvelle classification.

Plus tard, lorsqu'il s'est agi de remodeler les droits sur le lard, le Conseil s'est fortement objecté à ce que l'on augmentât les droits sur certaines variétés de commerce, telles que : le *mess*, le *prime mess*, l'*extra prime*, le *short cut* et le *short cut clear*. Le gouvernement proposait que les droits fussent portés de $1\frac{1}{2}$ ct à 3 cts per lb. Le Conseil demanda au gouvernement d'admettre les variétés susdites au même taux que le lard *mess*, c'est-à-dire moyennant un droit de $1\frac{1}{2}$ ct par lb ou \$3.00 par baril. De fait, le Conseil déclara aux autorités que tout le lard mis en barils devrait être admis à ce taux là au Canada. Il motiva sa requête en expliquant au gouvernement que toute augmentation des droits sur les variétés de lard sus-mentionnées et surtout sur le *short cut* et le *short cut clear* dont la consommation est considérable dans les chantiers, retomberait lourdement sur le commerce de bois du Canada et lui nuirait beaucoup.

Il est fort probable que des représentations de même nature ont été faites d'autre part au gouvernement qui n'a pas cru devoir insister sur l'augmentation des droits sur le lard.

L'impôt sur les ventes pour le commerce

Au mois de mars dernier, il y avait échange de lettres entre le Conseil et l'honorable Joseph Shehyn, trésorier de la province de Québec, au sujet de la taxe prélevée sur les ventes faites pour le commerce. Le Conseil demandait l'abolition de cette taxe, et suggérait au gouvernement de ne pas appliquer le statut décrétant l'imposition de cette taxe. Le trésorier répondit que le statut, tant qu'il resterait ce qu'il était, devait être nécessairement mis en force dans tous les

cas ; mais que le gouvernement pouvait se rendre aux justes désirs du conseil de la Chambre en introduisant dans la loi un amendement décrétant l'abolition de la dite taxe.

L'amendement a été en effet introduit dans le statut, et l'abolition de la taxe, votée le 11 mars par la Législature.

Taux de fret

Le tarif du transport des marchandises de l'ouest du Canada à Québec, comparé au tarif du fret du Canada-ouest aux provinces maritimes, indiquant une différence fort préjudiciable aux intérêts du commerce de Québec, le Conseil de la chambre n'a pas hésité à faire d'énergiques représentations au gouvernement fédéral et aux compagnies de chemins de fer. La question a provoqué bien des séances de la commission des frets et du Conseil et une longue correspondance entre le Conseil et les compagnies de chemins de fer, notamment : le chemin de fer du Pacifique Canadien, le Grand Tronc, l'Intercolonial et le Québec Central. Les négociations avec cette dernière compagnie ont été réglées sans délai. Avec les autres administrations, elles ont duré plus longtemps, et en fin de compte le Conseil a pu obtenir qu'entre Montréal et Québec, le transport des grains et de la farine se fit à raison d'une réduction de 2 cts. par 100 lbs, c'est-à-dire que le tarif fût baissé de 7 cts. à 5 cts. par 100 lbs.

Quant au tarif du fret pendant la saison d'été, celui qui a été fixé par les compagnies indique une réduction de 2 cts pour Québec, comparé au tarif d'hiver, tandis que cette réduction a été de $2\frac{1}{2}$ cts pour les provinces maritimes ; la différence est certainement en faveur des provinces maritimes.

On explique la position singulière faite à Québec en matière de taux de fret, par le fait que Québec n'est pas un point de distribution de fret et n'offre pas la concurrence

d'autres
où elle
sions au
marchan
fleuve, c
l'on song
l'idée d'
Québec
lement à

Le Co
livraison
de chem
Ce sy
du Cana
fonction
S'aut
Chambre
son deve
que le s
temps.

Cette
Tronc d
dises p
qui se
dises au
bution.

D'apr
et le Co
pagnie
disposit
est arri

e aux justes
t dans la loi
axe.
le statut, et
gislation.

d'autres lignes de chemins de fer, concurrence qui, partout où elle existe, force les compagnies à faire des concessions au chapitre de leurs tarifs. Le transbordement des marchandises à Québec ou à Lévis pour la traversée du fleuve, contribue à faire la position difficile à Québec. Quand l'on songe au moyen de faire disparaître cet inconvénient, l'idée d'un pont de chemins de fer sur le Saint-Laurent à Québec ou dans les environs de la ville, se présente naturellement à l'esprit de tous.

Service de la livraison du fret en ville

e l'ouest du
Canada-ouest
nce fort pré-
c, le Conseil
s représenta-
gnies de che-
éances de la
e correspon-
chemins de
e Canadien,
entral. Les
t été réglées
lles ont duré
a pu obtenir
rains et de la

Le Conseil a travaillé à introduire à Québec le système de livraison à domicile des marchandises apportées par convois de chemins de fer ou bateaux à vapeur.

Ce système est établi dans de grandes et petites villes du Canada, et, d'après les témoignages des intéressés, paraît fonctionner de la manière la plus satisfaisante.

S'autorisant d'une résolution acceptée à l'unanimité par la Chambre, le 11 février 1890, le Conseil a cru qu'il était de son devoir de donner suite à l'idée émise et de faire en sorte que le système fût inauguré à la reprise des affaires au printemps.

par 100 lbs,
s. par 100 lbs,
é, celui qui a
tion de 2 cts
is que cette
aritimes ; la
es maritimes.

Cette résolution disait : " Que la compagnie du Grand-Tronc du Canada soit priée de recevoir et livrer les marchandises par l'intermédiaire de toute compagnie de voiturage qui se chargera entièrement de la réception des marchandises aux gares de chemins de fer à Québec et de leur distribution."

Québec en
n'est pas un
concurrence

D'après la correspondance échangée entre le Grand-Tronc et le Conseil, il appert que l'agent général du fret de la compagnie et son assistant sont venus à Québec s'assurer des dispositions des négociants au sujet du nouveau système. Il est arrivé qu'au retour de leur visite à Montréal, ils durent

faire rapport que les marchands de Québec en général ne tenaient pas du tout à la chose et qu'il n'y avait que quelques membres de la Chambre de commerce qui fussent favorables à l'introduction du nouveau service.

Naturellement, en face de pareilles déclarations et de la résolution votée à l'unanimité par la Chambre, le Conseil se trouva perplexe, de même que la compagnie du Grand-Tronc plus tard en recevant des communications officielles et privées qui affirmaient le contraire. Le Conseil regrette beaucoup de voir que les objections que l'on pouvait avoir, au lieu d'être exprimées lorsque la résolution a été présentée, ne l'aient été qu'après ; cela lui eut épargné le désagrément de faire des démarches sérieuses sans résultat aucun jusqu'à présent.

Quant à l'utilité du service, elle est incontestable, dans l'opinion du Conseil, et il est à espérer que le système sera introduit à Québec comme il l'est en maints autres endroits du pays, dans l'intérêt bien entendu du commerce.

Le Conseil a essayé en dernier lieu d'en arriver à un moyen terme, et d'obtenir de la compagnie du Grand-Tronc que le service de la livraison des marchandises à domicile fut librement accepté ou refusé par les marchands.

Mais dans une lettre en date du 21 mai dernier, sir Joseph Hickson, gérant général du Grand-Tronc, informait le Conseil qu'il ne voyait pas comment il pouvait encourager l'introduction du système à Québec, avec tout l'équipement requis, s'il ne pouvait compter sur un patronage satisfaisant. Le service ne peut être organisé qu'à la condition que la compagnie ait le voiturage absolu, aller et retour, des marchandises dans la ville.

Encore une fois, la question est restée pendante.

Le co
concurr
taines pe
ni résid
la ville

Ces pl
cours d'i
suivante

" Atte
ne résida
dans les
en vente
à domic
la Cham
d'appuye
citoyens
duire dan
clause ay
les perso

Marchands ambulants

Le commerce de détail s'est plaint durant l'année de la concurrence que lui faisaient, dans une certaine mesure, certaines personnes exerçant un négoce quelconque, sans avoir ni résidence régulière ni magasins dans les limites de la ville de Québec.

Ces plaintes ont été formulées devant le Conseil qui, au cours d'une séance, le 4 mars dernier, passait la résolution suivante :

“ Attendu qu'il y a depuis quelques années des personnes ne résidant pas et n'ayant pas d'établissement de commerce dans les limites de la cité de Québec, qui vendent et offrent en vente des effets dans les rues, sur les places publiques et à domicile, au grand détriment du commerce en général, la Chambre de commerce de Québec croit de son devoir d'appuyer par pétition, la requête envoyée par plusieurs citoyens à la Législature de Québec, en priant celle-ci d'introduire dans le projet de loi de la corporation de Québec, une clause ayant pour but de protéger le commerce local contre les personnes susmentionnées.

Le Conseil a résolu de recommander au Conseil municipal de Québec, par l'intermédiaire de son représentant à la Chambre de commerce, de présenter une pétition à la Législature de Québec, en priant celle-ci d'introduire dans le projet de loi de la corporation de Québec, une clause ayant pour but de protéger le commerce local contre les personnes susmentionnées.

L'exposition de la Jamaïque.

Aux mois d'août et de septembre dernier, M. Adam Brown, de la ville d'Hamilton, Ontario, membre du parlement et commissaire du Canada à l'exposition de la Jamaïque, visitait les principales villes du Canada dans le but d'inviter les industriels à prendre part à l'exposition de la Jamaïque, en insistant sur l'importance de cette démonstration. En effet, les Etats-Unis allaient ériger, au moyen du projet de loi McKinley, toute une muraille de Chine autour de la république, décréter d'ostracisme tous les produits du dehors. Le Canada, comme maints autres pays, se trouvait de la sorte contraint de chercher ailleurs de nouveaux débouchés pour son commerce, et la législation américaine le prenait fort au dépourvu. L'exposition de la Jamaïque arrivait à point, et l'introduisait sur un marché où, d'ailleurs, il était d'avance le bienvenu.

M. Brown arrivait des provinces maritimes à Québec le 4 septembre dernier dans l'après-midi. Une heure après, il rencontra à la salle des délibérations de la Chambre de commerce quelques-uns des principaux industriels de Québec.

Le commissaire du Canada leur donna les renseignements suivants sur l'exposition :

Cet important concours agricole et industriel devait être ouvert le 27 janvier 1891, à Kingston, capitale de la Jamaïque. Le Canada avait obtenu un espace de 50,000 pieds carrés sur le terrain, c'est-à-dire un espace deux fois plus grand que celui qui avait été concédé à l'Angleterre et aux Etats-Unis.

Les industriels qui avaient l'intention de prendre part à l'exposition, pouvaient jusqu'au 30 septembre donner leurs noms et spécifier l'espace dont ils avaient besoin. Les exhibits canadiens devaient être rendus sur place à la Jamaïque pas plus tard que le 1er décembre et être expédiés

aux risqu
chargeait
commissa
leurs effe
de leur
être vend
au Cana
un sou. (

L'espa
l'expositi
recommen
produits
ciales et
eux-mêm

Le co
Canada
ses impo
pas un
Etats-Un
de \$3,00
mage da
daient p
supérieu
coup plu
la répub
commur
du meill

Dans
aussi bi
tionnons
les instr
coton de
En re
les sucr

aux risques des exposants ; le gouvernement de son côté se chargeait de payer les frais de transport des dits exhibits. Le commissaire recommanda aux futurs exposants de protéger leurs effets au moyen d'assurances, puisqu'ils avaient le risque de leur transport. Tous les exhibits qui ne pourraient pas être vendus sur place à la Jamaïque, devaient être rapportés au Canada à l'adresse de l'exposant, sans qu'il lui en coûtât un sou.

L'espace sur le terrain ne coûtait rien aux exposants et l'exposition devait durer au moins trois mois. Le commissaire recommanda aux exposants de s'en tenir strictement aux produits qui pourraient amener des transactions commerciales entre les deux pays, et de faire autant que possible eux-mêmes le voyage de la Jamaïque.

Le commerce d'importation et d'exportation entre le Canada et la Jamaïque a été jusqu'ici presque nul ; l'île fait ses importations surtout des Etats-Unis. Le Canada n'envoie pas un seul baril de farine à la Jamaïque par année ; les Etats-Unis y en exportent annuellement pour une valeur de \$3,000,000. Le Canada n'expédie pas une meule de fromage dans la grande île ; en 1889, les Etats-Unis lui en vendaient pour \$85,000 ; cependant le fromage canadien est supérieur au fromage américain ; du moins, on le prise beaucoup plus que celui-ci. En 1889, la Jamaïque a importé de la république voisine pour \$297,000 de biscuit dur, appelé communément biscuit de matelot, comme il s'en fabrique et du meilleur, à Québec.

Dans la liste des articles que le Canada peut exporter aussi bien que les Etats-Unis aux Indes Occidentales, mentionnons le beurre, les chaussures, les meubles, les légumes, les instruments de ferme, le pétrole, le papier, le bardeau, le coton de fabrique.

En retour, la Jamaïque pourrait nous fournir les mélasses, les sucres, les fruits et d'autres produits des tropiques.

Voici d'ailleurs un état officiel des effets que les Etats-Unis ont envoyé aux Indes Occidentales en 1889 :

	VALEUR
Bêtes à cornes.....	\$ 125,250
Chevaux.....	28,209
Moutons.....	28,295
Biscuit.....	297,480
Gruau.....	300,853
Avoine.....	54,525
Farine.....	2,083,433
Pommes vertes.....	5,264
Autres fruits verts et secs.....	16,126
Foin.....	29,625
Engrais (guano et phosphate).....	29,487
Bœuf en canistres.....	12,758
Poisson.....	96,064
Lard fumé.....	17,829
Jambon.....	76,346
Lard saumuré.....	605,261
Saindoux.....	231,012
Beurre.....	272,620
Fromage.....	85,011

D'après les rapports consulaires américains publiés par le secrétariat d'état à Washington, pendant les douze mois expirés au 30 septembre 1889, la Jamaïque seule a acheté des Etats-Unis des marchandises pour une valeur de \$2,641,000. Parmi ces marchandises, il en est que le Canada pourrait certainement fournir à la Jamaïque. Citons :

	VALEUR
Biscuit.....	\$ 63,500
Beurre.....	103,000
Fromage.....	39,000
Poisson séché et salé.....	82,000
Hareng, maquereau et saumon, fumé et saumuré.....	35,000
Farine.....	785,000
Chaussures.....	46,000
Pois et fèves.....	10,000
Savon.....	14,000
Pin blanc.....	78,000
Bardeau.....	29,000
Douves, etc.....	50,000

Durant
Etats-Un
dont les j

Noi
Café
Ban
Ora
Gin
Epi
Rhi
Boi
Sue

Il y a
boucaut.
Le con
faitement
réunion c
la Chaml
res néces
rendant

Plusie
tenante c
la liste u
de Québe
vince. l
serie, le j
dont la c
gouverne
nement
exposant
Les exhi
symétriq
que plus

Durant la même période, la Jamaïque a exporté aux Etats-Unis pour une valeur de \$3,860,000 de marchandises, dont les principales sont :

Noix-coco.....	\$ 63,000
Café.....	810,000
Bananes	1,226,000
Oranges.....	242,000
Gingembre.....	30,000
Epices (piment).....	124,000
Rhum.....	18,000
Bois de teinture.....	430,000
Sucre.....	858,000

Il y a sur le sucre un droit d'exportation de 42 cts par boucaut.

Le conseil de la Chambre de commerce, comprenant parfaitement le côté pratique de la question, convoquait une réunion des principaux industriels de Québec, à la salle de la Chambre, lundi, le 15 septembre, afin d'aviser aux mesures nécessaires pour que l'industrie québécoise, tout en se rendant justice à elle-même, fit bonne figure à l'exposition.

Plusieurs des personnes présentes s'inscrivirent séance tenante comme futurs exposants. D'autres sont venues grossir la liste un peu plus tard, et la place que la ville et le district de Québec occuperont à l'exposition fera honneur à la province. Leurs exhibits porteront surtout sur les bois, la boiserie, le papier et les cuirs. On en fera une sorte de trophée dont la charpente a été faite à la suggestion et aux frais du gouvernement de la province. C'est là de la part du gouvernement une marque d'attention et de sollicitude dont les exposants et la province ne sauraient lui savoir trop de gré. Les exhibits placés sous l'égide officielle, et pouvant être symétriquement rangés et exposés à la vue, n'en prendront que plus de relief.

Termes spéciaux de la Cour Supérieure et de la Cour de Circuit

Au mois de septembre dernier, le conseil de la Chambre était saisi de la question suivante : Ne serait-il pas avantageux pour le commerce en général qu'il y eût, durant les vacances de juillet et d'août, des termes de la Cour Supérieure et de la Cour de Circuit, dans les différents districts judiciaires de la province ?

Le Conseil, après débat, s'est déclaré favorable à l'innovation ; mais, avant d'aller plus loin, il a voulu s'assurer si le projet serait bien vu ailleurs de la magistrature, de la profession légale et du commerce.

La Chambre de commerce du district de Montréal s'est déclarée favorable à la proposition.

Le barreau de Québec a répondu qu'il ne voyait pas l'urgence de termes spéciaux de la Cour Supérieure et de la Cour de Circuit durant la vacance.

Le barreau de Montréal, tout en n'étant pas disposé à supprimer de cette façon la vacance de juillet et d'août, a déclaré qu'il est prêt à favoriser toute législation qui tendrait à faciliter l'expédition des affaires et à demander que la loi soit amendée de telle sorte qu'il soit possible d'obtenir pendant la vacance des jugements dans les causes *ex-parte* et par défaut.

La Chambre de commerce anglaise de Montréal a informé la Chambre de Québec qu'elle est disposée à appuyer le projet.

La Chambre de commerce française de Montréal s'est prononcée en faveur de la proposition.

Tel est en résumé le dossier de l'opinion émise à ce sujet. On voit qu'en somme il est favorable à la proposition adoptée par le Conseil. Seul le barreau de Québec a envoyé une réponse négative, en donnant comme motif principal de sa décision qu'il ne voulait pas supprimer la vacance.

Le C
nécessit
mais, d'
intérêts
plus d'u
débiteu
tractées
la justic
la vacan
un moy

Gi

Le C
Ottawa
au Car
banque
valeur
En effe
Canada
canadie
injuste,
ministr
ration
banque

Le C
s'est c
phone

Le Conseil ne conteste pas l'utilité et en certains cas la nécessité de la vacance pour la magistrature et les avocats ; mais, d'un autre côté, il ne perd pas de vue non plus les intérêts du commerce ; ceux-ci ont besoin de protection à plus d'un chapitre, et la vacance offre trop de facilités au débiteur malhonnête d'échapper aux obligations qu'il a contractées. Il y a là un mal à conjurer, et en demandant que la justice soit en activité pendant un certain temps durant la vacance, le Conseil a cru et est encore d'avis que c'est là un moyen efficace de porter remède à la situation.

Greenbacks et papier-monnaie du Canada

Le Conseil a attiré l'attention du ministère des finances à Ottawa sur la circulation croissante des billets américains au Canada et l'escompte léger auquel on les change aux banques canadiennes, comparativement à la diminution de valeur dont les billets canadiens souffrent aux Etats-Unis. En effet, les greenbacks sont frappés d'un escompte de $\frac{1}{4}\%$ au Canada, tandis qu'aux Etats-Unis l'escompte sur les billets canadiens varie de 5% à 7%. Il y a là une disproportion injuste, une anomalie nuisible aux affaires en général. Le ministre des finances a promis de prendre le fait en considération et d'en faire le sujet d'un amendement au statut des banques à la prochaine session du parlement.

Le téléphone

Le Conseil, durant les premiers six mois de son exercice s'est occupé d'obtenir que Québec fut relié par téléphone à Trois-Rivières, Montréal, Ottawa et Sherbrooke.

Les négociations entre la compagnie du téléphone Bell, à Montréal, et le Conseil, ont été actives et promptement conduites.

La compagnie demanda d'abord que la taxe municipale de \$800 ne lui fut pas imposée pendant vingt ans ; elle s'engageait à payer la taxe provinciale de \$150 et la taxe d'affaires de \$102.

Le Conseil pria la corporation de Québec de réduire de moitié la taxe de \$800. La commission des finances à laquelle la demande fut référée, se prononça contre la réduction et le Conseil-de-ville accepta son rapport. La compagnie fut immédiatement informée du résultat des démarches du Conseil.

Quelque temps après, sur de nouvelles instances faites par le conseil de la Chambre auprès de la compagnie, celle-ci lui annonçait par une lettre de M. C. F. Sise, son vice-président, en date du 2 mai, que Québec serait relié au 15 septembre par téléphone aux autres villes du pays.

La compagnie a tenu parole et les communications téléphoniques étaient établies même avant la date du 15 septembre.

Étalons des céréales et des farines

Le 23 septembre dernier, à Toronto, a eu lieu la réunion annuelle des délégués des différentes commissions des experts en céréales du Canada, pour le choix des étalons de l'année pour le Canada oriental, c'est-à-dire à partir de Port Arthur. MM. William Carrier et E. M. Lennon, membres de la commission des experts en céréales de la Chambre, ont eu l'obligeance de se rendre à Toronto à cette occasion comme délégués de la Chambre.

Le 23
délégués
Messieu
le comm
l'invitati
de la Ch

Voici
Au prési

" L'as
rentes c
générale
23 octol
de comm
Les d
braith,
Geo. Lo
London
Gould e
Brodie,

" La
fut élu
Chambre
secrétaire
réunion.
Le p
divers é
de les n
que les
rassés d
tillon.

" L'a
mis en
ques he
même r
la strai,
Comi
spring

Le 23 octobre, à Montréal, il y avait réunion analogue de délégués des différentes commissions d'experts en farines, Messieurs William Brodie et William Carrier, membres de la commission de Québec, ont eu l'obligeance d'accepter l'invitation d'assister à cette réunion en qualité de délégués de la Chambre.

Voici le rapport que ces derniers ont fait de leur mission.

Au président et au conseil de la

Chambre de commerce de Québec.

“ L'assemblée générale annuelle des délégués des différentes commissions d'experts en farines, autorisée par la loi générale d'inspection, a eu lieu dans la ville de Montréal, le 23 octobre dernier, dans la salle du conseil de la Chambre de commerce.

Les délégués suivants étaient présents : MM. Wm. Galbraith, J. L. Spink et J. N. Pear, de Toronto ; R. R. Morgan et Geo. London, de Hamilton ; J. S. Pearce et James Slater, de London ; Chas. N. Bell, de Winnipeg ; A. E. Gagnon, O. M. Gould et John Brodie, de Montréal ; Wm. Carrier et Wm. Brodie, de Québec.

“ La séance fut ouverte et M. O. M. Gould, de Montréal, fut élu président de l'assemblée. M. Geo. Hadrill, de la Chambre de commerce de Montréal, remplit la charge de secrétaire et donna lecture des minutes de la dernière réunion.

Le président informa l'assemblée qu'en réunissant les divers échantillons de farine cette année, il avait été décidé de les numérotter et de tenir un registre des numéros, afin que les délégués, en faisant l'inspection, ne soient pas embarrassés de savoir l'endroit de provenance de tel ou tel échantillon.

“ L'assemblée a approuvé la chose et les délégués se sont mis en devoir de choisir les étalons des farines ; après quelques heures de travail, le choix était fait avec à peu près le même résultat que l'année précédente, excepté dans le cas de la *straight roller* et de l'*extra* dont les étalons ont été baissés.

Comme il n'y avait pas d'échantillon convenable de *spring patent* ou *fine*, il a été décidé que la Chambre de

commerce de Montréal soit autorisée à s'en procurer aussitôt que possible, afin que les étalons soient distribués dans le plus court délai possible.

Le tout respectueusement soumis,

WILLIAM BRODIE.
WILLIAM CARRIER.

Québec, 24 novembre 1890.

Le Conseil est d'opinion que la Chambre ne pouvait être plus dignement représentée dans ces deux occasions et, au nom de la Chambre, remercie cordialement les délégués d'avoir eu l'obligeance et la courtoisie de remplir une mission qui, tout honorable qu'elle puisse être, n'en exige pas moins des délégués qu'ils se déplacent et laissent leurs affaires pour quelques jours.

Amendements au code de procedure civile

Durant la dernière session de la Législature de Québec, le Conseil a soumis aux deux branches de la Législature une série d'amendements au Code de Procédure Civile affectant particulièrement les lois régissant la liquidation des biens de faillite. Ces amendements avaient préalablement obtenu la sanction des diverses chambres de commerce de Montréal et de gens d'expérience en pareilles matières.

Ces amendements, les voici :

1. Pouvoir sera donné d'interroger sous serment le failli ou la personne gérant les affaires pour le failli, en tout temps après la nomination du curateur, sur la demande de la majorité des inspecteurs et curateur collectivement, avec l'appui de la Cour.

2. Une réclamation faite sous serment et accompagnée de pièces à conviction pour une somme de pas moins de deux cents piastres, sera produite avec la demande de cession.

3. Les
riées aur
sion et d
procurati
même r
tituées,
d'une ass
signature
reconnu

4. Le
ment des
de garant
n'ayant q
qu'elle es
une divi
d'un cur

5. Le
des créan
des insp
et telles
faillite.

6. Le
par le fai
inspecter
telles pro

7. Le
demande
afin de d

8. On
entre la
elle-mên
donnés p

9. Qu
faisant n
de quars
aura été
prendre]
droits qu

3. Les personnes munies de procurations générales notariées auront la permission de faire des demandes de cession et de voter à toutes les assemblées en vertu de telle procuration, soit en personne ou par signature ; la même règle s'appliquera aux compagnies légalement constituées, banques ou municipalités, sans qu'il soit besoin d'une assemblée spéciale des directeurs pour autoriser une signature, lorsque telle signature sera donnée par l'officier reconnu comme représentant l'institution.

4. La majorité en valeur et le tiers en nombre collectivement des créanciers directs, dont les réclamations n'ont pas de garanties, nommeront le curateur et l'inspecteur, la Cour n'ayant qu'à présider à telle élection et à la confirmer lorsqu'elle est faite régulièrement ; chaque fois qu'il surviendra une division entre la valeur et le nombre, la nomination d'un curateur sera laissée à la discrétion de la Cour.

5. Le curateur aura le droit de contester les réclamations des créanciers, pourvu qu'il ait l'approbation de la majorité des inspecteurs et qu'il en ait obtenu permission de la Cour ; et telles procédures se feront aux dépens des biens de la faillite.

6. Le curateur aura le droit de contester le bilan déposé par le failli, pourvu qu'il ait l'approbation de la majorité des inspecteurs et qu'il en ait obtenu permission de la Cour ; et telles procédures se feront aux dépens des biens de la faillite.

7. Le failli aura un délai de quarante-huit heures après la demande de cession, pour déposer son bilan assermenté, afin de déterminer le moment de l'émission d'un *capias*.

8. On donnera un délai de pas plus de huit jours francs, entre la date de convocation de l'assemblée et l'assemblée elle-même ; les avis de convocation de telle assemblée seront donnés par le gardien provisoire des biens de la faillite.

9. Quand une femme ou un ou des enfants mineurs, faisant négoce, ne se seront pas conformés, dans le dit délai de quarante-huit heures, à une demande de cession qui leur aura été judiciairement signifiée, on aura le pouvoir de prendre possession des biens de la faillite avec les mêmes droits que s'il y eût eu un acte de cession.

10. L'avis de cession devra être donné par le gardien provisoire des biens de la faillite dans un délai de trois jours après la cession ; si, à l'expiration du dit délai, les avis n'ont pas été envoyés, tout créancier aura l'autorisation de les envoyer.

11. Immédiatement après la production du bilan, sur demande faite dans ce but par le créancier qui demande cession, ou son procureur, le protonotaire nommera un gardien provisoire que, en autant que possible, il choisira parmi les créanciers les plus intéressés, et qui, soit personnellement ou par une personne de son choix, prendra possession immédiate de toute la propriété passible de saisie et des livres de comptes du créancier.

12. On pourra aussi obtenir un bref de *capias*, si l'affidavit établit le fait que le débiteur a été condamné à payer une somme excédant \$80, à part l'intérêt, le service du protêt et les frais, pour une dette de nature commerciale, que les propriétés mobilières et immobilières qu'il paraît posséder, ont été contestées, et qu'il a refusé de faire cession de ses propriétés pour le bénéfice de ses créanciers.

Ces amendements furent soumis à l'hon. E. Robidoux, procureur général, qui voulut bien se charger d'en faire le sujet d'un projet de loi.

Dans le projet de loi No. 134, que l'honorable procureur général a fait préparer, trois des amendements regardés comme les plus importants de tous par le Conseil furent laissés de côté ; et, malgré les démarches nombreuses et suivies faites auprès de l'honorable procureur général et des membres des deux branches de la Législature, par le président de la Chambre de commerce et plusieurs membres du comité des faillites, non seulement les amendements importants, mais aussi tous les amendements, moins un, suggérés par le Conseil, furent écartés.

Il est difficile de dire si cet insuccès est dû au retard apporté à l'impression et à la distribution du projet de loi qui n'est venu devant les chambres que durant les derniers jours de la session, ou à un sentiment bien prononcé d'hosti-

lité contre
projet de l
députatio
députés en

Le seul
6 du bill 1
cédure civ
tion de la
tions aux

Les trois
d'importar

Un aut
M. L. F. J
que le Co
jusqu'à tre
ce délai ét
en force le

Quant à
tembre p
dantes.

Le Con
de nouvel
chaîne ses
ments me

lité contre les modifications suggérées par le Conseil ; le projet de loi No 134 n'a pas été discuté au mérite par la députation entière, mais seulement par un petit nombre de députés en comité général de la Chambre.

Le seul amendement qui ait été adopté est le paragraphe 6 du bill 134 se rapportant à l'article 772a du code de procédure civile ; celui-ci permet au curateur ayant l'approbation de la majorité des inspecteurs de contester les réclamations aux dépens de la succession.

Les trois clauses auxquelles le Conseil attachait le plus d'importance étaient les clauses Nos 1, 4 et 7.

Un autre projet de loi portant le No. 110 et présenté par M. L. F. Pinault, député de Matane, est devenu loi avant que le Conseil connût son existence. Cette loi prolonge jusqu'à trente jours le droit de revendication d'effets vendus ; ce délai était ci-devant de quinze jours ; la loi est devenue en force le jour même de sa sanction.

Quant au bill No. 134, il prendra force de loi le 1er septembre prochain, et ce sans affecter les causes alors pendantes.

Le Conseil se remettra à l'œuvre, et se propose de saisir de nouveau la Législature, dès les premiers jours de la prochaine session, d'un projet de loi qui contiendra les amendements mentionnés au commencement de ce chapitre.

Commerce de bois à Québec

(D'après une compilation de MM. Bell Forsyth et Cie)

Québec, 9 décembre 1890.

A la clôture de cette saison, nous désirons vous donner des tableaux du commerce de bois à Québec cette année approvisionnement, exportations et stock de bois de coupe, madriers, etc., ainsi que des tableaux comparatifs.

Les arrivages de steamers océaniques indiquent une augmentation sur l'année dernière dans le tonnage; la liste des voiliers océaniques accuse une diminution; d'un autre côté l'on constate une augmentation constante de bâtiments venant des provinces maritimes. Les tableaux compilés par M. F. Johnston, secrétaire-trésorier de la Bourse, démontrent que 250 navires, représentant 238,162 tonneaux, ont été acquittés en douane à Québec chargés de bois carré, de madriers, etc., contre 275 navires, en 1889, représentant 240,892 tonnes.

L'an dernier, le marché était ferme en Angleterre et la consommation apparemment considérable; d'un autre côté, on prévoyait de tous côtés que la demande pour 1890 excéderait celle de 1889. Sur le marché de Québec, les prix de tous les bois de commerce avaient subi une hausse, et l'on avait sans difficulté fait des contrats avec les manufacturiers aux taux de la hausse pour livraison en 1890. Les prix élevés en cours eurent alors pour effet de stimuler la production des scieries, surtout la production du pin blanc; malheureusement la demande resta au dessous des prévisions. En somme, il est arrivé que l'approvisionnement s'est trouvé plus fort que d'ordinaire, que les exportations ont été modérées, et que le stock en hivernement est beaucoup plus considérable qu'il ne l'a été ces années dernières.

Pin bla
ture de la
des; fait
d'Ottawa l
ont chang

L'appro
faces) ains
été fort pe
fort qu'il y
pin bon et
dans les a
de langue
aimerions
de bois ma
que la qu
petite, et
ailleurs, le
partie du
manufact
de pin cor

1889 { Pin
War
1890 { Pin
War

Pin ro
de celui d
dessus de
qu'il était
plus gran
manufact

1890.....
1889.....

Pin blanc :—Depuis l'ouverture (en mai) jusqu'à la clôture de la saison (en novembre), absence complète de demandes ; fait digne de remarque, c'est qu'à part un peu de pin d'Ottawa livré sur contrat, quatre radeaux de pin seulement ont changé de mains durant la saison.

L'approvisionnement de *waney* (pin équarri sur huit faces) ainsi que de pin carré a été excessif ; l'exportation a été fort peu de chose, et le stock en hivernement est le plus fort qu'il y ait eu depuis 1886. La quantité ordinaire de pin bon et choisi est comprise dans ce stock en hivernement dans les anses ; on n'a pas essayé de le vendre, dans l'état de langueur et de baisse où se trouvait le marché. Nous aimerions pouvoir dire avec pareils stocks, qu'il n'y aura pas de bois manufacturé cet hiver ; et cependant on nous assure que la quantité de pin sur l'Ottawa n'a jamais été aussi petite, et qu'à la baie Georgienne, dans le Michigan et ailleurs, le pin sera aussi en bien petite quantité. Grande partie du pin en hivernement, est là pour le compte des manufacturiers. La demande locale n'a pas absorbé autant de pin commun et inférieur que d'habitude.

	APPROVISIONNEMENT	EXPORTATION	STOCK
	Pieds	Pieds	Pieds
1889 {	Pin carré 5,082,772 }	5,498,380	{ 4,799,633
	Waney 3,694,742 }		{ 2,528,209
1890 {	Pin carré 4,224,426 }	6,872,960	{ 3,146,676
	Waney 3,770,782 }		{ 1,914,001

Pin rouge.—Approvisionnement léger, à peine la moitié de celui de l'an dernier (1889) ; stock en hivernement au-dessus de la moyenne ordinaire, mais bien au-dessous de ce qu'il était il y a quelques années, alors que le pin rouge était en plus grande demande, surtout pour le marché d'Irlande. La manufacture de pin rouge cette année a été presque nulle.

	APPROVISIONNEMENT	EXPORTATIONS	STOCK
	Pieds	Pieds	Pieds
1890.....	324,702	355,520	612,918
1889.....	739,435	397,680	653,918

Chêne.—La quantité de chêne mesurée accuse une légère diminution, une diminution considérable dans les exportations, et un plus fort stock d'hivernement qu'en 1889. Prix assez bons pendant toute la saison, et fermes à la clôture; l'impression dominante est que la production du chêne sera peu de chose cet hiver. La quantité qui reste à Garden Island est plus petite qu'à l'ordinaire.

	APPROVISIONNEMENT	EXPORTATIONS	STOCK
	Pieds	Pieds	Pieds
1890.....	1,227,982	1,119,160	753,566
1889.....	1,359,660	1,538,080	596,399

Orme.—Demandes languissantes; baisse dans l'approvisionnement et l'exportation; cependant la quantité d'orme en hivernement dans les anses double celle de l'année dernière. On a presque cessé d'en manufacturer pour le moment, vu que le stock en hivernement suffira amplement aux demandes de la prochaine saison.

	APPROVISIONNEMENT	EXPORTATIONS	STOCK
	Pieds	Pieds	Pieds
1890.....	611,582	530,260	459,501
1889.....	750,559	791,800	238,735

Frêne.—Demandes fort limitées; stock en hivernement fort petit. Les données suivantes obtenues des bureaux de douane sont évidemment incorrectes à propos du frêne et du merisier.

	APPROVISIONNEMENT	EXPORTATIONS	STOCK
	Pieds	Pieds	Pieds
1890.....	142,450	15,280	99,383
1889.....	250,558	335,360	127,001

Merisier.—Ventes languissantes; bois neuf en demandes parfois. Le chiffre des exportations ici est plus élevé que les importations ne l'ont été.

	APPROVISIONNEMENT	EXPORTATIONS	STOCK
	Pieds	Pieds	Pieds
1890.....	224,652	493,740	13,752
1889.....	355,550	479,280	38,784

Douvr
merce ;
cessé da

1890 { Do
1889 { Do

Madr
peut le
les mad
l'exporta
sées, ma
tité que
moindre
assez bo
deuxièm
On a fai
à l'ordin

1890.....
1889.....

Madr
toute la
faire des
petite, à
terre, ce
moment

1890.....
1889.....

Douves.—Peu de choses à dire de cette branche de commerce ; les arrivages et expéditions de douves ont presque cessé dans le port de Québec. Nos cotes sont nominales.

APPROVISIONNEMENT		EXPORTATIONS	STOCK
Pieds		Pieds	Pieds
1890 {	Douves chêne blanc..... 11	77	34
	“ chêne rouge..... 8	142	21
1889 {	Douves chêne blanc..... 79	72	41
	“ chêne rouge..... 125	116	122

Madriers de pin.—Décroissance considérable, comme on peut le constater par les chiffres des affaires ordinaires dans les madriers de pin. Non seulement l'approvisionnement et l'exportation ont été peu de chose, comparés aux années passées, mais le stock est plus petit qu'à l'ordinaire. La quantité que l'on a à Ottawa et à Montréal est aussi, dit-on, moindre que d'habitude. Les qualités inférieures ont été en assez bonne demande durant la saison, mais les premières et deuxièmes ont été placées avec difficulté aux prix courants. On a fait des expéditions considérables de Montréal, comme à l'ordinaire.

APPROVISIONNEMENT		EXPORTATIONS	STOCK
Pieds		Pieds	Pieds
1890.....	878,810	1,075,992	246,015
1889.....	1,389,869	1,307,842	693,197

Madriers d'épinette.—Affaires languissantes et négligées toute la saison ; baisse de prix ; difficile dans le moment de faire des transactions ; nous croyons que la production sera petite, à moins qu'il y ait hausse dans les prix en Angleterre, ce qui paraît douteux, vu les bas prix du bois en ce moment dans le nord de l'Europe.

APPROVISIONNEMENT		EXPORTATIONS	STOCK
Pieds		Pieds	Pieds
1890.....	3,839,914	3,975,576	774,020
1889.....	3,684,468	3,584,468	1,159,682

STOCK	1890.....	3,839,914	3,975,576	774,020
Pieds	1889.....	3,684,468	3,584,468	1,159,682

13,752
38,784

Bois scié.—Durant toute la saison, forte dépression dans le marché au chapitre des expéditions au Royaume-Uni, mais le marché américain a continué d'être passable et la demande des produits canadiens a été croissante.

Le trafic sud-américain a été fort languissant, et dans le moment les perspectives ne sont pas encourageantes.

Nous cotons le pin de \$15 à \$18 par 1000 pieds superficiels et l'épinette de \$10.50 à \$12, suivant les qualités, dimensions, etc., etc.

Au début, les frets étaient de 25s pour le bois et de 60s à 62s pour les madriers; à la clôture de la saison, ils étaient de 16s chelins pour le bois, et de 40s à 42s 6d pour les madriers.

Moyenne par cinq années.

Approvisionnement de bois de construction à Québec pour les années suivantes expirant le 1^{er} décembre, d'après les

Essences

Essences forestières, etc.	Approvisionnement de bois de construction à Québec pour les années suivantes expirant le 1 ^{er} décembre, d'après les rapports du surintendant des mesures de bois.						Moyenne par cinq années.	
	1886	1887	1888	1889	1890		1881 à 1885	1886 à 1890
	pieds	pieds	pieds	pieds	pieds		pieds	pieds
Chêne	1,039,632	746,243	1,139,252	1,359,660	1,227,982		1,713,349	1,102,553
Orme	399,698	221,358	171,888	750,559	611,582		745,730	430,917
Frêne	138,485	114,282	150,361	250,558	142,450		344,519	159,227
Merisier	221,291	112,990	168,562	353,550	224,652		213,687	216,009
Épinette rouge	6,864	5,733	3,245	16,233	8,246		27,954	8,064
Pin blanc								
" carré	3,032,738	1,168,547	1,791,113	4,224,426	5,082,772		5,604,273	3,059,919
" <i>swney</i> (octogonal) ..	3,077,331	2,060,083	2,029,043	3,770,782	3,694,742		3,011,109	2,926,396
" rouge	273,767	591,646	582,305	739,435	324,702		864,040	502,371
Douves								
Étalons	mille	mille	mille	mille	mille		mille	mille
Chêne rouge	65	44	79	79	11		380	55
Douvelles	129	156	386	125	8		642	161
	19	15	16	52			84	20
MADRIERS								
Pin, étalons	2,578,004	1,487,138	1,546,565	1,389,869	878,810		3,401,252	1,576,077
Épinette blanche, étal..	2,102,883	2,301,996	2,739,993	3,684,468	3,839,914		2,631,554	2,933,550
Lattes								
Pin rouge et pruche	cordes	cordes					cordes	cordes
	50	28					345	39

Essences forestières, etc.	Exportations de bois de construction du port de Québec, d'après les rapports des douanes, pour les années suivantes expirant le 1 ^{er} décembre.						Moyenne par cinq années.	
	1886	1887	1888	1889	1890	1891 à 1895	1896 à 1899	
—								
	pieds	pieds	pieds	pieds	pieds	pieds	pieds	
Chêne.....	1,051,360	1,012,160	1,178,920	1,538,080	1,119,160	1,742,496	1,179,936	
Orme.....	407,120	405,040	504,080	791,800	530,260	771,520	527,660	
Frêne.....	174,360	191,840	217,720	335,360	15,280	324,320	186,912	
Merisier.....	236,680	192,680	165,760	479,280	493,740	283,776	313,628	
Épinette rouge.....								
Pin blanc.....								
" carré.....	4,524,760	5,127,080	6,020,000	6,872,960	5,498,380	8,049,392	5,608,636	
" <i>scaney</i> (octogonal).....								
" rouge.....	405,520	405,720	465,360	397,680	355,520	850,816	405,960	
Douves								
Étalons.....	mille	mille	mille	mille	mille	mille	mille	
Chêne rouge.....	151	220	55	72	77	363	115	
Douvelles.....	308	306	112	116	142	711	197	
MADRIERS								
Pin, étalons.....	2,271,069	1,365,510	1,189,490	1,307,842	1,075,992	3,167,526	1,441,980	
Épinette blanche, étal.	2,318,335	2,399,489	2,448,156	3,584,468	3,975,576	2,744,836	2,945,205	
LATRES								
Pin rouge et pruche....	cordes	cordes	.....	cordes	.....	cordes	cordes	
	72	38	.....	16	.....	307	42	

Essences forestières, etc.	Stock total à Québec comprenant le bois marchand et les rebuts (<i>culls</i>), pour les années suivantes expi- rant le 31 décembre.	Moyenne par cinq années.
-------------------------------	---	-----------------------------

Lattes
cords
42

cords
307

cords
16

cords
38

cords
72

cords
38

cords
16

cords
38

cords
72

cords
38

cords
16

cords
38

cords
72

cords
38

cords
16

cords
38

Pin rouge et pruche....

Lattes

cords
72

cords
38

cords
16

cords
38

cords
72

Essences
forestières, etc.

Stock total à Québec comprenant le bois marchand et les
rebutis (*culls*), pour les années suivantes expi-
rant le 31 décembre.

Moyenne par cinq
années.

	1886	1887	1888	1889	1890	1891 à 1895	1896 à 1899
Chêne	pieds 906,713	pieds 748,673	pieds 824,283	pieds 596,399	pieds 753,566	pieds 1,279,577	pieds 783,927
Orme	906,791	502,773	241,571	238,735	459,501	358,672	469,874
Frêne	321,911	287,174	275,193	127,001	99,383	265,149	221,992
Merisier	67,336	12,935	1,492	38,784	13,792	36,262	26,846
Epinette rouge	13,984	7,995	3,072	13,276	3,012	13,824	8,668
Pin blanc							
" carré	6,572,064	4,294,851	2,580,591	3,146,676	4,799,633	6,598,401	4,278,883
" waney (octogonal) ..	3,267,094	2,449,403	1,226,900	1,914,001	3,528,209	2,524,267	2,477,121
" rouge	256,904	404,124	464,691	653,918	612,918	1,500,989	478,511
Douves	mille 254	mille 41	mille 53	mille 41	mille 34	mille 84	mille 84
Étalons	159	33	118	122	21	575	90
Chêne Rouge	31	8		1		38	8
Douvelles							
MADRIERS							
Pin, étalons	798,713	670,341	711,170	693,197	246,015	1,512,592	623,887
Épinette blanche, étal ..	1,288,084	990,391	1,248,674	1,159,682	774,020	1,047,424	1,092,210
Lattes	cords 24	cords 9	cords 9	cords 9	cords 86	cords 86	cords 14
Pin rouge et pruche							

TABLEAU comparatif des voiliers acquittés dans le port de Québec pour traverser l'océan avec des chargements de bois, depuis l'ouverture jusqu'à la clôture de la navigation, depuis 1877 jusqu'à 1890, d'après les registres de la Bourse tenus par M. F. Johnston.

1877.....	796 navires.....	670,627 tonneaux
1878.....	476 "	399,833 "
1879.....	433 "	364,628 "
1880.....	634 "	555,451 "
1881.....	459 "	380,186 "
1882.....	426 "	359,925 "
1883.....	487 "	416,169 "
1884.....	366 "	291,398 "
1885.....	369 "	294,789 "
1886.....	325 "	250,635 "
1887.....	271 "	206,172 "
1888.....	227 "	195,928 "
1889.....	275 "	240,892 "
1890.....	250 "	238,162 "

Voici une liste des principaux chantiers et des principales scieries de Québec et du district au 9 décembre 1890 :

Scieries de la Rivière-à-Pierre — J. S. Murphy.

" de la rivière Jacques-Cartier — E. L. Sewell.

" du lac Saint-Joseph

Anse du Cap-Rouge — Cie P. et W.

" Ring's End — A. H. Falardeau et Cie.

" New London — O'Connell et Cie.

" Union — M. Stevenson et Cie.

" Sillery — Dobell, Beckett et Cie.

" Safety et Bridgewater, à Sillery — Sharples Frères.

" Pointe-à-Pizeau et Bowen — Dobell, Beckett et Cie.

" Saint-Michel — P. J. Flanagan

" Woodfield — J. Burstall et Cie.

" Wolfe — John Roche.

" du Cap et Anse des Mères — Estacades Hall,

" J. H. Clint.

Scieries

"

Anse J.

Scieries

Anse F.

"

St Law

Quebec

Anse d

ARRIVAGE

et de

188

Années

1886....

1887....

1888....

1889....

1890....

Scieries de Montmorency — Hall et Price.

“ du bassin de la Chaudière — John Breakey.

Anse James Walker, New-Liverpool.

Scieries d'Etchemin — Quebec Lumber Co. •

Anse Hadlow (est) — Price, Frères et Cie.

“ “ “ — King Frères.

St Lawrence W. Dock & W. Co — Goodday, Benson et Cie.

Quebec Warehouse Co.

Anse des Sauvages (ouest) — J. S. Murphy et Cie.

ARRIVAGES et tonnage de voiliers et steamers d'outre-mer
et des provinces maritimes du Canada, à Québec, en
1886, 1887, 1888, 1889 et 1890 :

Années	Voiliers d'outre-mer.		Steamers océaniques.		Arrivages des pro- vinces maritimes.	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
1886....	432	331,568	285	528,950	348	145,189
1887....	393	295,912	287	541,324	425	193,136
1888....	318	260,301	244	484,449	447	231,518
1889....	392	326,706	324	596,598	371	196,269
1890....	381	320,093	341	642,874	442	241,242

Inspection des farines à Québec depuis 1880 jusqu'à 1890 inclusivement, par Benjamin Rousseau, inspecteur.

Années.	Supérieure extra.	Extra super-fine.	Straight roller.	Rancy Superfine.	Extra du printemps.	Superfine.	Forté de bou-langer.	Fine.	Fine moyenne	Récoupés.	Rejetés.	Total barils et sacs.	Sur échantil-lons, sacs et poches.	REMARQUES.
1880....	3,731	4,512	.....	225	12,250	3,215	200	3,268	1,617	.....	607	29,665	.....	* dont 5,043 barils et 2,639 sacs de farine américaine.
1881....	4,247	5,581	.....	167	6,799	2,655	335	3,103	1,458	48	1,988	26,361*	.....	† dont 29,888 sacs de farine américaine.
1882....	1,889	5,504	.....	847	11,863	7,976	665	3,506	1,548	75	2,016	35,889†	.....	‡ dont 50,920 sacs de farine américaine.
1883....	4,335	9,136	.....	329	14,966	10,520	348	9,524	3,866	217	2,146	55,387‡	.....	
1884....	8,905	7,753	.....	1,760	20,474	18,834	608	13,176	6,421	536	2,551	81,018†	.....	
1885....	10,477	14,139	.....	2,420	10,352	8,323	273	5,224	2,228	701	756	54,893	.....	
1886....	11,186	13,896	.....	3,920	11,741	5,064	200	2,514	1,932	402	4,944	55,799	.....	
1887....	5,223	12,249	250	1,675	5,771	2,571	765	2,402	1,040	285	2,840	37,910	.....	
1888....	6,301	.....	2315	.....	.....	1,367	.....	.....	.....	.....	210	11,397	21,397	
1889....	2,020	.....	9074	.....	.....	3,280	.....	302	.....	.....	.....	5,461	28,659	
1890....	1,950	.....	2673	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,500	8,205	12,472	
Totaux.	60,264	72,770	7312	11,343	94,216	69,215	3,394	43,019	20,110	2,264	21,538	401,985	62,528	

Inspection du poisson à Québec durant les onze années expirées le 31 décembre 1890.

POISSON.	1880						1881							
	Tierces.	En bou- cauts.	Barils.	½ barils.	Boîtes.	Tinet- tes.	Douz.	Tierces.	En bou- cauts.	Barils.	½ barils.	Boîtes.	Tinet- tes.	Douz.
Saumon.....	8		591	3				3		393	4			
Truite de mer.....			63							105				
Maquereau.....			393	12						59				
Hareng.....			5,678	96						5,187				
Hareng de Terre-neuve.....			2,646	141						7,804				
Morue verte.....		365	12,201	7						75				2,000
Autre poisson.....			661	1		279	16,185							
—	1882						1883							
	Tierces.	En bou- cauts.	Barils.	½ barils.	Boîtes.	Tinet- tes.	Douz.	Tierces.	En bou- cauts.	Barils.	½ barils.	Boîtes.	Tinet- tes.	Douz.
Saumon.....	3		896	23						617	30			
Truite de mer.....			126	14						109	25			
Maquereau.....			102	10						191	6			
Hareng.....			10,925	469						10,259	201			
Hareng de Terre-neuve.....			1,191	62										
Morue verte.....		1,441	10,274						2,281	10,263				
Autre poisson.....			1,029	17	3,896	369				716		5,080	801	

Inspection du poisson à Québec durant les onze années expirées le 31 décembre 1890.—(Suite.)

POISSON	1884						1885							
	Tierces.	En boucauts.	Barils.	½ barils.	Boîtes.	Tinettes.	Douz.	Tierces.	En boucauts.	Barils.	½ barils.	Boîtes.	Tinettes.	Douz.
Saumon.....	46		911	22				15		933	20			
Truite de mer.....			64	13						28	5			
Maquereau.....			31	1						412	7			
Hareng.....			8,648	72						6,819	230			
Hareng de Terre-neuve.....										1,040	390			
Morue verte.....		2,980	12,660							6,397				
Autre poisson.....			235	93	2,940					42	1			
POISSON	1886						1887							
	Tierces.	En boucauts.	Barils.	½ barils.	Boîtes.	Tinettes.	Douz.	Tierces.	En boucauts.	Barils.	½ barils.	Boîtes.	Tinettes.	Douz.
Saumon.....	3		523	20				3		436	10			
Truite de mer.....			290	19						49	20			
Maquereau.....			1											
Hareng.....			6,668	108						9,545	401			
Hareng de Terre-neuve.....														
Morue verte.....			7,385							5,849				
Autre poisson.....			241	4						36				

Inspection du poisson à Québec durant les onze années expirées le 31 décembre 1890.—(Suite.)

1888

1889

Inspection du poisson à Québec durant les onze années expirées le 31 décembre 1890. — (Suite).

POISSON	1888						1889							
	Tierces.	En boucauts.	Barils.	$\frac{1}{2}$ barils.	Boîtes.	Timettes.	Douz.	Tierces.	En boucauts.	Barils.	$\frac{1}{2}$ barils.	Boîtes.	Timettes.	Douz.
Saumon.....			662	21						447	7			
Truite de mer.....			91	17						115	5			
Maquereau.....			1,589	20						1,179	70			
Hareng.....			6,574	10						6,882	3			
Hareng de Terre 1 ave.			24	28						67				
Morue verte.....														
Autre poisson.....														
Récapitulation des onze années expirées le 31 déc. 1890.														
	1890													
Saumon.....			347	7				81		6,756	167			
Truite de mer.....			126	9						1,166	132			
Maquereau.....										1,189	36			
Hareng.....			1,944	94						68,441	1,761			
Hareng de Terre neuve.										4,877	593			
Morue verte.....			6,600	4					7,067	92,889	24			
Autre poisson			827	2						3,953	146	11,916	1,449	18,185

Inspection d'huiles de poisson à Québec depuis 1880 jusqu'à 1890 inclusivement.

	1880 †		1881 †		1882		1883		1884		1885	
	Tierces.	Barils.	Tierces.	Barils.	Tierces.	Barils.	Tierces.	Barils.	Tierces.	Barils.	Tierces.	Barils.
HUILES.												
Huile de baleine pâle.....	4	1			22	3	2	1		1	1	
“ “ jaune paille.....	45	25			44	11	36	1		19	2	
“ “ brune.....			1		40	15	6	15		6	2	
“ de loup-marin pâle.....	128	8	176	9	207	3	186	41	190	1	87	2
“ “ jaune paille.....	1446	283	2593	263	965	90	1266	164	836	108	409	29
“ “ brune.....	45	4	95	16	64	17	93	8	58	7	40	37
“ “ brun-foncé.....	13	2	43	1	50	3	37	2	11		5	
“ de marsouin pâle.....					1						1	
“ “ jaune paille.....	5	4	3	1	6		12		17	1	49	2
“ “ brune.....									7	1		
“ de morue A.....	750	257	1071	299	1665	509	1375	266	1061	128	977	145
“ “ B.....	9	2	1		10	4	10	6	8	2	15	2
“ de hareng brun-foncé.....												
“ “ A.....	2				2		2	1	2			
“ “ B.....												
Autres huiles de poissons.....	64	30	7	12	49	109	58	168	35	56	38	6

† J. Auld, inspecteur. — † Hilaire Grenier, inspecteur.

Inspection d'huiles de poisson à Québec depuis 1880 jusqu'à 1890 inclusivement. — (Suite.)

1886	1887	1888	1889	1890

† J. Auld, inspecteur. — ‡ Hilaire Grenier, inspecteur.

Inspection d'huiles de poisson à Québec depuis 1880 jusqu'à 1890 inclusivement. — (Suite.)

	1886		1887		1888		1889 §		1890	
	Tierces.	Barils.	Tierces.	Barils.	Tierces.	Baril	Tierces.	Barils.	Tierces.	Barils.
Huile de baleine pâle.....	14		1	1						
" " jaune paille.....	20		1	1						
" " brune.....	8									
" " de loup-marin pâle.....	90		69	2					31	
" " jaune paille.....	1204	58	1469	58	1393		143		573	
" " brune.....	105	41	106	9	77		1441		76	
" " brun-foncé.....	103	10	146				91		39	
" " de marsequin pâle.....			12	1	196		121		147	
" " jaune paille.....	8	1	29	5	68		172		92	
" " brune.....							16		28	
" " de morue A.....	3013	227	1970	206	2310		2246		2794	
" " B.....	29	2	3				22		21	
" " de hareng brun-foncé.....	11									
" " A.....	11		44	4	4		14		3	
" " B.....									1	
Autres huiles de poissons.....	54	7	15		36		56		25	

§ Eutrôpe Grenier, inspecteur.

RECAPITULATION

Inspection des huiles de poisson à Québec pendant les onze années expirées le 31 décembre 1890.

	Tierces.	Barils.
Huile de baleine pâle.....	44	4
“ “ jaune paille.....	160	40
“ “ brune.....	74	34
“ de loup-marin pâle.....	1307	71
“ “ jaune paille.....	13,695	1,053
“ “ brune.....	850	139
“ “ brun foncé.....	449	18
“ de marsouin pâle.....	478	2
“ “ jaune paille.....	461	14
“ “ brune.....	52	1
“ de morue A.....	19,232	2,037
“ “ B.....	128	18
“ de hareng brun-foncé.....	11	.....
“ “ A.....	84	7
“ “ B.....	.....	1
Autres huiles de poissons.....	437	388

Inspection des peaux et cuirs à Québec chaque année depuis 1880 jusqu'à 1890, inclusivement, par
Aldéric Fortin, inspecteur.

**Inspection des peaux et cuirs à Québec chaque année depuis 1880 jusqu'à 1890, inclusivement, par
Aldéric Fortin, inspecteur.**

Années.	Côtés de cuir à semelle.			Peaux.		Côtés de cuir en pieds superficiels mesurés au cui- ronnés depuis 1881.	Recettes.	
	No. 1.	No. 2.	No. 3.	No. 1.	No. 2.	No. 3.	\$	cts.
1880.....	11,075	16,588	6,752	11,993	2,128	138	2,322	20
1881.....	16,085	19,564	5,040	11,161	5,844	396	2,910	85
1882.....	8,460	20,900	5,690	10,965	6,489	510	3,016	45
1883.....	35,540	21,695	5,045	16,010	5,611	549	2,700	50
1884.....	9,475	19,300	4,575	9,910	5,393	515	2,604	50
1885.....	6,245	17,040	3,280	11,195	6,798	567	2,980	25
1886.....	4,375	16,405	2,780	11,935	6,645	720	3,202	00
1887.....	5,750	14,300	15,100	10,720	7,480	685	3,247	00
1888.....	11,250	20,500	6,700	11,905	7,675	875	3,068	50
1889.....	3,950	10,500	3,550	11,065	6,555	905	2,693	00
1890.....	.....	.....	.....	12,950	7,380	730	2,612	00
Totaux	112,205	176,792	58,512	129,809	67,998	6,590	1,543,566	31,357 25

Quantités de bœuf et lard inspectés par D. NOLAN, à Québec, chaque année expirant le 31 décembre, depuis 1880 jusqu'à 1890.

	1880		1881		1882		1883		1884		1885	
	Bœuf barils.	Lard barils.	Bœuf barils.	Lard barils.	Bœuf barils.	Lard barils.	Bœuf barils.	Lard barils.	Bœuf barils.	Lard barils.	Bœuf barils.	Lard barils.
Mess.....	145	2,026	222	1,045	154	1,122	57	2,078	172	2,331	58	3,620
Prime mess.....	138	441	347	484	690	314	20	130	95	170	202	373
Prime.....	.....	536	.....	124	60	251	.....	112	.....	34	.....	195
Thin mess.....	.....	407	.....	100	.....	311	.....	171	.....	112	.....	91
Rejeté.....	9	132	9	32	30	53	29	136	12	87	9	82
Totaux.....	292	3,542	578	1,785	934	2,051	106	2,627	279	2,734	269	4,361

Quantités de bœuf et lard inspectés par D. NOLAN, à Québec, chaque année expirant le 31 décembre, depuis 1880 jusqu'à 1890. — (Suite.)

Quantités de bœuf et lard inspectés par D. NOLAN, à Québec, chaque année expirant le 31 décembre, depuis 1880 jusqu'à 1890. — (*Suite.*)

	1886		1887		1888		1889		1890	
	Bœuf barils.	Lard barils.	Bœuf barils.	Lard barils.	Bœuf barils.	Lard barils.	Bœuf barils.	Lard barils.	Bœuf barils.	Lard barils.
Mess.....	.....	2,103	224	739	145	2,026	345	1,000	306	864
Prime mess.....	285	105	144	46	138	441	136	.....	85	.....
Prime.....	.....	77	.....	78	.....	536	.....	73	.....	.....
Thin mess.....	.....	75	.....	26	.....	407	.....	98	.....	8
Rejeté.....	.....	53	7	19	9	182	37	32	24	24
Totaux.....	285	2,413	375	908	292	3,542	518	1,203	415	896

PORT DE

**TABEAU de la valeur des importations et exportations
ment, ainsi que des différents ports d'importation et**

PAYS.	1880.		1881.	
	Importa- tions.	Exporta- tions.	Importa- tions.	Exporta- tions.
	\$	\$	\$	\$
Grande Bretagne.....	3,004,430	10,573,990	2,931,460	8,521,736
Etats-Unis.....	1,102,028	277,537	1,036,622	278,016
France.....	90,919	126,869	100,731	108,021
Terre-Neuve.....	7,545	47,331	8,317	39,747
Indes occidentales anglaises.....	101,903	1,824	107,631	160
Belgique.....	9,474	4,574	26,051	53,947
Allemagne.....	22,321	50,038	15,708	5,966
Espagne.....	24,823	54,164	4,715	82,261
Portugal.....	583	.....	45,798	.....
Hollande.....	41,604	.....	9,880	.....
Italie.....	7,541	.....	6,347	.....
Chine.....	6,746	.....	1,578	.....
Antilles espagnoles.....	7,744	.....	20	10,000
Norvège.....	23	.....	.....	.....
Sicile.....	.....	.....	.....	.....
Inde anglaise.....	.....	.....	.....	.....
Java.....	.....	.....	.....	.....
Suisse.....	.....	.....	.....	.....
Japon.....	11,432	.....	21,999	.....
Asie.....	.....	.....	914	.....
Buenos Ayres.....	.....	.....	.....	.....
Suède.....	10	.....	20	.....
Grèce.....	.....	.....	905	.....
Smyrne.....	.....	.....	.....	.....
Saint-Pierre et Miquelon.....	.....	25,781	1,604	39,252
Brésil.....	.....	.....	30	.....
Labrador.....	.....	.....	.....	5,576
Uruguay.....	.....	26,770	.....	39,235
Pérou.....	.....	.....	.....	14,619
République Argentine.....	.....	5,173	.....	.....
Afrique anglaise.....	.....	777	.....	13,966
Chili.....	.....	.....	.....	.....
Algérie.....	.....	2,824	.....	1,585
Etats-Unis de la Colombie.....	.....	.....	.....	16,349
Antilles danoises.....	.....	.....	.....	.....
Indes orientales anglaises.....	.....	.....	.....	5,000
Gibraltar.....	.....	8,002	.....	8,871
Autriche.....	.....	23,646	.....	35,792
Australie anglaise.....	.....	.....	.....	.....
Autres pays.....	.....	.....	.....	.....
Totaux.....	4,439,186	11,178,902	4,370,368	9,275,699

QUEBEC

pour chaque année depuis 1874 jusqu'à 1890 inclusive.
d'exportation.

1882.		1883.		1884.		1885.	
Importa- tions.	Exporta- tions.	Importa- tions.	Exporta- tions.	Importa- tions.	Exporta- tions.	Importa- tions.	Exporta- tions.
\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
3,521,736	3,420,472	7,599,154	3,342,387	8,671,682	2,411,727	5,980,141	2,123,504
278,016	1,104,452	338,527	1,315,662	534,693	1,169,740	423,794	1,207,905
100,621	106,946	82,578	85,993	21,405	75,825	67,673	81,014
39,747	4,828	89,726	8,483	97,543	9,043	101,719	12,388
53,947	151,772	156,611	1,980	99,433	148	89,147	125
26,187	26,187	22,576	2,500	40,594	28,461	30,836	1,186
54,926	54,926	4,046	64,333	42,769	39,340	69,516	953
41,683	41,683	35,708	15,586	25,758	21,428	19,429	20,214
4,487	4,487	75,507	1,589	44,179	2,421	36,442	1,688
62,022	62,022	33,263	33,263	64,417	13,752	46,999	32,791
9,373	9,373	11,546	11,546	6,379	10,130	10,130	1,186
14,559	14,559	9,491	9,491	3,325	3,325	3,650	3,650
11,111	11,111	117	117	9,942	34	428	428
186	186	22,000	22,000	34	34,750	324	10,160
19,218	19,218	263	263	1,889	1,889	1,595	1,595
25	25	1,908	1,908	2,150	2,150	2,150	2,150
39,252	39,252	95	95	23,449	23,449	218	218
5,576	5,576	44,400	44,400	16,682	16,682	24,863	24,863
39,235	39,235	5,246	5,246	2,900	2,900	30	30
14,619	14,619	29,019	29,019	10,159	10,159	60,416	60,416
13,866	13,866	18,412	18,412	42,852	42,852	12,897	12,897
1,585	1,585	5,612	5,612	39,273	39,273	120,249	120,249
16,349	16,349	11,529	11,529	11,080	11,080	15,535	15,535
5,000	5,000	25,478	25,478	16,990	16,990	118	118
8,871	8,871	237	237	7,575	7,575	5,046	5,046
35,792	35,792	4,540	4,540	64,942	64,942	26,828	26,828
9,275,699	9,275,699	5,034,250	5,034,250	8,417,896	8,417,896	5,068,500	5,068,500
				9,613,630	9,613,630	3,959,488	3,959,488
				7,012,792	7,012,792	3,715,529	3,715,529
				6,787,312	6,787,312		

QUEBEC

pour chaque année depuis 1874 jusqu'à 1890 inclusive-
d'exportation.

	1888.		1889.		1890.		Total Imports- tions.	Total Exports- tions.
	Imports- tions.	Exports- tions.	Imports- tions.	Exports- tions.	Imports- tions.	Exports- tions.		
\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$	\$
500,105	2,121,662	4,938,946	1,830,919	6,525,568	1,760,088	5,541,406	44,602,232	130,971,979
345,093	1,058,170	378,041	1,206,845	230,339	955,501	262,876	18,716,733	4,055,660
38,430	134,038	25,936	113,231	56,423	111,809	17,225	1,615,339	196,700
74,004	17,805	54,477	15,404	40,041	7,957	40,729	259,932	1,257,963
.....	163,188	3,771	178,337	15,800	133,012	1,684	1,973,865	31,084
5,840	57,303	.....	52,823	5,318	64,127	.....	554,177	337,143
.....	60,180	.....	47,518	17,508	30,793	.....	697,895	108,487
20,430	26,804	.....	40,130	58,219	43,152	36,295	429,190	298,133
38,981	2,068	31,508	2,348	73,954	3,024	21,265	63,277	888,640
.....	52,806	.....	64,470	.....	68,584	11,423	870,693	154,936
.....	6,969	.....	9,537	.....	740	.....	146,447	.....
.....	.....	.....	5,835	.....	2	.....	53,217	.....
.....	543	.....	1,222	.....	1,381	.....	63,942	2,010
7,900	944	.....	1,338	28,490	1,035	100,260	21,311	356,834
.....	.....	.....	9,080	.....	250	.....	22,083	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,953	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	994	.....
.....	814	.....	843	.....	.....	.....	4,747	.....
.....	577	.....	9,648	.....	11,622	.....	114,067	.....
.....	1,279	.....	1,005	.....	989	.....	10,921	.....
.....	5	.....	.....	.....	.....	.....	36	.....
.....	1,562	.....	121	.....	1,300	.....	442	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,033	.....
32,673	422	22,861	475	34,425	166	.....	166	.....
6	.....	.....	.....	3,300	750	17,171	15,651	331,000
.....	.....	5,866	.....	.....	.....	22,257	30	33,769
48,552	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	88,635
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	388,078
41,621	.....	67,289	.....	173,325	.....	60,220	.....	231,286
.....	.....	2,280	227	4,975	.....	500	466	720,906
.....	.....	10,359	.....	.....	.....	.....	.....	120,823
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13,192
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11,739
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	68,056
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	237
3,281	.....	.....	.....	.....	.....	6,601	81	5,000
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	92,749
10,750	2,174	.....	617	.....	2,133	.....	5,151	.....
.....	.....	55,954	.....	.....	12,109	47,673	12,109	420,660
.....	.....	.....	.....	.....	314	.....	314	.....
167,546	3,716,063	5,507,289	3,593,993	7,276,805	3,210,928	6,187,585	70,264,524	141,966,827

Compilé par W. E. Edge, du bureau des douanes de Sa Majesté à Québec.

	Imports.	Exports.
Commerce total durant 17 ans ...	\$ 70,264,524	\$141,966,827

Grand total.....\$212,231,351

Excédant des exportations totales sur les importations totales.....	\$71,702,303
--	--------------

CANADA ET ETATS-UNIS.

Importations et exportations de produits agricoles pour l'année expirée le 30 juin 1890.

ARTICLES.	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS		TARIF.			
	des Etats-Unis au Canada (commodités de consommation locale.)		du Canada aux Etats-Unis (commodités du Canada.)		ANCIEN TARIF.		NOUVEAU TARIF.	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	Canada.	Etats-Unis.	Canada.	Etats-Unis.
Chevaux.....No.	1,896	\$ 83,440	16,118	\$ 1,857,892	20 pour cent.	20 pour cent.	20 pour cent.	\$20, ou au-dessus 30 pour cent.
Bétail....."	2,916	52,575	7,840	104,623	"	"	30	Au-dessus de 1 an, 30c. par lb. — Au-dessous, 30c. par lb.
Moutons....."	48,844	107,574	251,540	761,565	"	"	"	1 an ou au-dessus, \$1.50. — Au-dessous, 1 an 75c.
Porcs.....Lbs.	246,363	82,954	422	1,776	"	"	2c. par lb.	\$1.00, ou au-dessus 30c. par lb.
Lard....."	17,445,728	17,786	25,382	2,201	1c. par lb.	10	1c.	2c. "
Lard fumé et jambon....."	4,344,200	844,516	2,469	195	2c.	1c. par lb.	1c.	2c. "
Beuf....."	6,443,315	323,513	793	106	2c.	2c.	2c. par lb. frais salé	2c. "
Saindoux....."	4,892,831	298,473	24,359	1,843	1c.	"	2c.	2c. P. lb. pas examiné; 3c. "
Suif....."	702,743	301,028	20	1	2c.	2c.	2c.	2c. "
Beurre....."	376,890	61,027	27,577	5,059	1c.	1c.	1c.	1c. "
Fromage....."	91,946	16,201	67,318	6,425	4c.	4c.	4c.	4c. "

Volailles.....	Inconnu.	11,836	Inconnu.	49,283	20 pour cent.	10 pour cent.	20 pour cent.	En vie, 3c. par lb.; en carcasse, 5c. par lb.
Oufs.....doux	625,148	89,444	12,825,735	1,795,104	En franchise.	En franchise.	5c. par douzaine.	5c. par douzaine.
Bif.....minots	198,908	149,894	6,723	6,580	20c. par minot.	20c. par minot.	15c. par minot.	25c. par minot.
Orge perlée.....	12,217	4,566	9,939,745	4,582,592	10c.	"	10c.	30c. "
Grain entier.....	44,728	53,520	258,891	149,310	20c.	"	20c.	40c. "

[illegible]

* Animaux pour amélioration du bétail non inclus. || Les épaultes et côtes inclus. † Atocas compris. ‡ Du 28 mars 1890. ●● Atocas compris. ●●● Atocas et côtes inclus. § Le nouveau tarif canadien est en force le 28 mars 1890. || Le nouveau tarif américain ne sera pas appliqué avant la fin de l'année fiscale (6 octobre 1890).

Etat comparatif des exportations de produits agricoles du
Canada à la Grande Bretagne et aux Etats-Unis pen-
dant l'année expirée le 30 juin 1890 :

Articles.	A LA GRANDE BRE- TAGNE		AUX ÉTATS-UNIS.	
	Quantité	Valeur	Quantité	Valeur
		\$		\$
Chevaux .....No.	125	17,925	16,118	1,887,895
*Bétail....."	66,965	6,565,315	7,840	104,623
Moutons....."	57,006	486,299	251,640	761,565
Porcs....."			422	1,776
Mouton en carcasses...lbs.			25,382	2,261
Lard....."	9,800	506	2,499	195
Lard fumé et jambon...	7,470,086	628,615	793	106
Bœuf....."	16,410	961	24,359	1,843
Saindoux....."	82,300	6,061	20	1
Suif....."	36,654	1,416		
Beurre....."	1,029,346	184,105	27,667	5,059
Fromage....."	94,037,860	9,349,731	67,318	6,425
Volailles....."				49,233
Œufs.....doz.	3,600	820	12,825,735	1,793,104
Blé.....minots	410,796	379,893	6,723	6,589
Orge perlée....."	27,132	12,017	9,939,745	4,582,562
Orge grillée....."			258,891	149,310
Avoine....."	454,090	138,371	27,530	8,527
Pois....."	2,006,930	1,286,045	437,775	371,332
Blé d'inde....."			27	21
Farine de blé d'inde.barils..			30	82
Farine....."	87,071	387,309	7,472	32,055
Patates.....minots			1,053,230	308,915
Foin.....tonnes	10,408	109,634	101,713	922,797
FRUITS.				
Pommes, sèches.....lbs.	331	22	86,475	4,626
" vertes.....barils.	313,684	835,545	61,927	149,479
Fruits de toutes sortes en canistres et en marme- lade.....		6,743		68,662
Total.....		20,397,333		11,219,043

* Le nombre des bêtes à cornes exportées en Angleterre durant la saison de navigation a été de 123,136.

Le Co
de son a
F. H. A
tions, s'e
dernier,
Chambre
ne croit
cier pul
vices qu
que de
Le 11
success
A l'us
Andrew
privilèg
considé

Deput
le Cons
extraor
La C
naires,

Le secrétariat de la Chambre

Le Conseil a eu le regret de perdre les précieux services de son ancien secrétaire au commencement de l'année. M. F. H. Andrews, à raison de la multiplicité de ses occupations, s'est vu contraint de donner sa démission le 25 février dernier, après avoir occupé la position de secrétaire de la Chambre pendant quatorze années consécutives. Le Conseil ne croit pas devoir laisser passer cette occasion sans remercier publiquement ce digne officier pour les nombreux services qu'il a rendus à la Chambre, avec autant d'habileté que de dévouement et de courtoisie.

Le 11 mars, le Conseil choisissait M. N. Le Vasseur comme successeur de M. Andrews.

A l'assemblée générale bimestrielle du mois de juin, M. Andrews a été élu membre de la Chambre, avec certains privilèges. La Chambre lui devait, certes, cette marque de considération et de reconnaissance.

Depuis le 10 décembre 1889 jusqu'au 6 décembre 1890, le Conseil a eu 33 assemblées ordinaires, 7 sans *quorum*, 13 extraordinaires et 11 convoquées *pro forma*; total, 64.

La Chambre a eu 11 assemblées générales, dont 6 ordinaires, une sans *quorum* et 4 extraordinaires.

Personnes élues membres en 1889-90

10 décembre	1889.....	J.-B.-E. Letellier
"	1889.....	W.-A.-C. Baldwin
"	1889.....	Andrew-C. Joseph
"	1889.....	Ernest Hamel
"	1889.....	J.-E. Bedard
11 février	1890.....	Eutrope Grenier
"	1890.....	Auguste Carrier
"	1890.....	J.-B.-M. Dion
9 avril	1890.....	M.-J. Dayet
"	1890.....	H.-A. Dauphin
"	1890.....	A.-G. Demers
"	1890.....	Jean Rochette
"	1890.....	Robert Stanley
"	1890.....	A.-K. Hansen
19 juin	1890.....	Octave-T. Poitras
"	1890.....	Elzéar-F. Lavoie
"	1890.....	Hector Grenier
"	1890.....	Narcisse Rioux
"	1890.....	Ovide Fréchette
"	1890.....	J.-H. Patry
"	1890.....	Napoléon Matte
"	1890.....	Joseph Winfield
"	1890.....	John Cassils
"	1890.....	A. Saint-Laurent
"	1890.....	Alfred Robitaille
"	1890.....	Pierre Laurent
"	1890.....	F.-H. Andrews, snr.
12 août	1890.....	Louis-A. Boisvert
"	1890.....	B. Leonard
"	1890.....	George Roy
"	1890.....	Auguste Pion
"	1890.....	J.-M. Tardivel
"	1890.....	A. Maguy
9 décembre	1890.....	Le comte de Turenne d'Aignac
"	1890.....	Edouard Roumilhac
"	1890.....	Octave Jacques
"	1890.....	P. A. I. Bilodeau
"	1890.....	Onésime Chalifour

Total, 38 nouveaux membres.

Me

10 dé

10 ma

7 jui

26

11 no

12

13

29

9 dé

9

Les ass

lieu à la s

les deux r

c'est-à-dir

octobre et

fête légale

L'assem

de déceml

Dates des

Assem

2.30 heu

Le Co

1889-90

public, e

des rens

Membres qui ont donné leur démission en 1889-90.

10 décembre 1889.....	C.-J. Davies
10 mai 1890.....	Lucien Bernier
7 juillet 1890.....	E.-M. Blais
26 " 1890.....	Eusèbe Langlois
11 novembre 1890.....	Thos. Norris
12 " 1890.....	D.-S. Rickaby
13 " 1890.....	Benj. Rousseau
29 " 1890.....	Daniel Cream
9 décembre 1890.....	George Jalbert
9 " 1890.....	M.-J. Dayet

Total, 10 démissions.

Les assemblées générales ordinaires de la Chambre ont lieu à la salle de Chambre à la Bourse, 12, rue Arthur, tous les deux mois à compter de l'assemblée générale annuelle, c'est-à-dire le deuxième mardi de février, avril, juin, août, octobre et décembre, à moins que ce jour-là soit un jour de fête légale ; alors l'assemblée est remise au lendemain.

L'assemblée générale annuelle a lieu le deuxième mardi de décembre.

Dates des assemblées bimestrielles de la Chambre, en 1891.

Mardi, 10 février à 2.30 heures P. M.

" 14 avril	" "
" 9 juin	" "
" 11 août	" "
" 13 octobre	" "

Assemblée générale annuelle, mercredi, 9 décembre, à 2.30 heures.

Le Conseil ose espérer que le rapport de ses travaux pour 1889-90 recevra bon accueil de la part de la Chambre et du public, et qu'il ne manquera pas d'être utile au point de vue des renseignements qu'il renferme. Il contribuera à fixer

l'esprit sur le rôle important de la Chambre et sur l'étendue du champ d'action du Conseil; ce champ est aussi vaste que le domaine de l'économie politique lui-même, et offre à l'activité intellectuelle et à l'expérience des aliments constants, aussi variés que nombreux.

Pour l'accomplissement de sa tâche, au bénéfice des intérêts particuliers et généraux qu'il représente, le Conseil a besoin de puissants moyens d'action. Par sa seule contribution annuelle, chacun des membres de la Chambre, quelque éloignée que puisse être la part qu'il prend au fonctionnement de l'organisation, se trouve être un collaborateur efficace et précieux des travaux du Conseil; il aide celui-ci à faire face à ses obligations, ses devoirs, à imprimer une forte impulsion ou à donner tout le prestige nécessaire à un mouvement public. Un seul succès de grande portée venant couronner les efforts du Conseil, suffira probablement à l'indemniser de plusieurs années d'une collaboration passive, et il pourra justement réclamer d'avoir contribué à l'heureux résultat.

Les relations du Conseil avec les différents gouvernements, les corps publics et les autres Chambres de commerce du Canada et de l'étranger ont été jusqu'ici tout à fait satisfaisantes; le Conseil n'a qu'à se louer de la courtoisie parfaite dont il a été l'objet de leur part en toutes occasions. Il ose exprimer l'espoir que ces bonnes relations se continueront longtemps encore en s'affermissant toujours, pour le plus grand avantage du Canada qui, à cette époque critique de sa croissance et de son développement, réclame, avec l'entente cordiale sur toute la ligne, l'appui de toutes les énergies physiques et intellectuelles de ceux dont il est le pays natal ou la patrie d'adoption.

R. TURNER,
Président.

N. LEVASSEUR,
Secrétaire.

LISTE DES
ET

CHAM

Victor C

Henry
Brodie,
Némèse
Edouard

Wm.
Langlois
pherson
Tarte et

PERL
Jos. W
Bœu
Wm. B

LISTE DES OFFICIERS, DES COMMISSIONS D'EXAMINATEURS
ET DES COMITÉS PERMANENTS ET SPÉCIAUX

DE LA

CHAMBRE DE COMMERCE DE QUÉBEC

POUR

1890-91

RICHARD TURNER,

Président.

Victor Châteauevert,

1er vice-président.

Herbert M. Price,

2e vice-président.

S. Sloan Bennett,

Trésorier.

N. LeVasseur,

Secrétaire.

CONSEIL.

Henry-A. Bédard, F.-X. Berlinguet, John Breakey, Thos. Brodie, Lt.-Col. J. Bell Forsyth, Edouard-B. Garneau, Némèse Garneau, Félix Gourdeau, Jean-Elie Martineau, Edouard Morin, Elzéar Pelletier et Barthélémi Verret.

COMMISSIONS D'ARBITRE.

Wm. Brodie, Sauveur-J. Demers, F. Gourdeau, C.-A. Langlois, Gaspard LeMoine, John-C. McLimont, Wm. Macpherson, J.-E. Martineau, Simon Peters, John Ritchie, Israël Tarte et Philippe Vallières.

COMMISSIONS D'EXAMINATEURS.

PERLASSE ET POTASSE. — T. Piddington, Robert Brodie et Jos. Winfield.

BŒUF ET LARD. — G. LeMoine, E.-M. Lennon, G. Tanguay, Wm. Brodie et Wm. Carrier.

BEURRE. — F. Gunn, Jos. Hamel, E.-M. Lennon, Chs. Petitgrew et Wm. McWilliam.

POISSON ET HUILES DE POISSON. — G. LeMoine, Chs Petitgrew, G. Tanguay, Robert Brodie et Alexander Fraser.

FARINES. — G. LeMoine, W. Brodie, T. Hethrington, Wm. Carrier et F. Kirouac.

CUIRS. — Désiré Guay, T. A. Piddington, John Ritchie, Cléophas Rochette et Chas.-E. Roy.

PÉTROLE. — M. Thibaudeau, F.-T. Thomas, A.-J. Turcotte, N. Turcotte et A.-E. Vallerand.

GARDIEN DU HAVRE. — T. LeDroit, T. Beaulieu, G.-T. Davie, A. Fraser et R.-H. Smith.

POIDS, MESURES ET JAUGE. — O. Murphy, T. LeDroit, M. Thibaudeau, Alphonse Letellier et F.-X. Bélanger.

BLÉ ET AUTRES CÉRÉALES. — F. Kirouac, G. LeMoine, Wm. Carrier, E.-M. Lennon et Wm. Brodie.

MESUREURS DE BOIS. — R.-R. Dobell, Amos Bowen, John Sharples et Andrew Thomson.

COMITÉS PERMANENTS.

BANQUES. — A. Thomson, président; John C. More, P.-G. Lafrance et P.-B. Dumoulin.

CHAUSSURES. — Hon. G. Bresse, président; H. Griffith, W.-H. Polley, J. Ritchie, W.-A. Marsh, L. Bilodeau et J.-S. Langlois.

COURTAGE. — D. Arcand, président; E.-H. Duval, E.-C. Barrow, W.-A.-C. Baldwin et Owen Murphy.

CONSTRUCTIONS. — Simon Peters, président; E.-T. Nesbitt, F. DeVarennes, Thos. Pampalon, E. Matte, A. Charlebois et J.-H. Gignac.

NOUVEAUTÉS, DÉTAIL. — Némèse Garneau, président; Théophile Béland, Pierre Laurent, L.-A. Bergevin, Chs. Villeneuve et Jos. Savard.

NOUVE

Thibaud

Elz. Pell

POISSO

Letellier,

FARIN.

Wm. Car

Tanguay

FRETS.

A.-E. Va

Wm. Sh

EPICEI

Langlois,

et J.-B.-

QUINC

J.-E. Me

PEAU

deau, C.

MANU

bord, Ph

Dussaul

Lalibert

MARI

Geo.-T.

E.-H. D

BOIS

Th. Bec

S.-H. D

COMM

dent; R

ret, H.-J

NOUVEAUTÉS, GROS.—Jos. Hamel, président ; l'hon. I. Thibaudeau, Jos.-A. Amyot, E.-B. Garneau, J.-C. McLimont, Elz. Pelletier et O.-Ed. Gauvreau.

POISSON ET HUILES.—Alex. Fraser, président ; J.-B.-E. Letellier, G. LeMoine, G. Tanguay et A.-F. Hunt.

FARINES ET GRAINS.—F. Kirouac, président ; Wm. Brodie, Wm. Carrier, John Glass, E.-M. Lennon, G. LeMoine et G. Tanguay.

FRETS.—Thos. Brodie, président ; E.-H. Wade, B. Verrét, A.-E. Vallerand, V. Châteauevert, R. Turner, R. Audette, Wm. Shaw, E.-B. Garneau et Auguste Carrier.

ÉPICERIES.—Th. LeDroit, président ; Alph. Letellier, C.-A. Langlois, Monteficre Joseph, N. Turcotte, Misaël Thibaudeau et J.-B.-A. Grenier.

QUINCAILLERIE.—Erskine Scott, président ; Geo. Lefavre, J.-E. Martineau, Achille Picher et Wm. Shaw.

PEAUX ET CUIRS.—T.-A. Piddington, président ; F. Gourdeau, C. Rochette, Chs.-E. Roy et Désiré Guay.

MANUFACTURES.—G.-Elie Amyot, président ; C.-E. Dubord, Ph. Vallières, J.-H. Gignac, T.-S. Hethrington, F.-X. Dussault, Edson Fitch, Geo. Paré, O. Chalifour et J.-B. Laliberté.

MARINE.—J.-A. Maguire, président ; Wm. Rae, A. Fraser, Geo.-T. Davie, F. Gunn, Wm. McPherson, T. Beaulieu et E.-H. Duval.

BOIS ET FORÊTS.—H.-M. Price, président ; F. Billingsley, Th. Beckett, J.-H. Clint, James King, John Brakey et S.-H. Dunn.

COMITÉS SPÉCIAUX.

COMMERCE DU BÉTAIL.—Lt.-Col. J. Bell Forsyth, président ; R.-R. Dobell, F. Gourdeau, J.-E. Martineau, B. Verrét, H.-M. Price et V. Châteauevert.

FAILLITES.—E.-B. Garneau, président ; R. Turner, R. Audette, H.-A. Bédard, D. Arcand, Dr E. Morin, Elz. Pelletier, Nap. Matte et J.-B. Provost.

MAIN D'ŒUVRE.—T. Ledroit, président ; John Sharples, Wm. Rae, E.-H. Wade, F. Billingsley, O. Murphy et Thos. Beckett.

PONT SUR LE SAINT-LAURENT A QUÉBEC.—T. Billingsley, président ; S. Peters, T. LeDroit, R. Turner, F.-X. Berlinguet, S.-J. Demers, Dr Ed. Morin et Henry-A. Bédard.

NAVIGATION D'HIVER.—F.-X. Berlinguet, président ; Wm. Rae, Dr E. Morin, S.-J. Demers, F. Kirouac, R.-R. Dobell, J. Burstall, B. Verret, H.-M. Price, J. Sharples et T. Beaulieu.

COMMISSION DU HAVRE DE QUÉBEC.

R.-R. Dobell, réélu commissaire par le Conseil le 5 août 1889, pour un terme de trois ans expirant le 1er août 1892.

ERRATA.

Page 55, 19e ligne, au lieu de " jusqu'à 1889 ", lisez " jusqu'à 1890. "

Page 103, 19e ligne, au lieu de " 10 avril " lisez " 10 mai ".

LISTE DES O
DE QU

RAPPORT D
LES PECHER

TABLE DES MATIERES.

	PAGE
LISTE DES OFFICIERS ET DES MEMBRES DE LA CHAMBRE DE COMMERCE	
DE QUEBEC.....	3
— Membres du Conseil.....	3
— Commission des arbitres.....	3
— Commissions permanentes.....	4
— Commissions d'examineurs.....	5
— Commissions spéciales.....	6
— Commission du havre.....	6
— Membres de la Chambre.....	6
RAPPORT DU CONSEIL.....	9
LES PECHERIES DU GOLFE.....	10
— Lettre de Wm. Fauvel à F. H. Andrews, 1er mars 1890.....	15
— Lettre de Wm. Fauvel à N. LeVasseur, 18 avril 1890.....	16
— Rapport du lieut. A.-R. Gordon.....	18
— Lettre du ministère de la Marine et des Pêcheries, 15 octobre 1890.....	22
— Lettre de W. Fauvel à N. LeVasseur, 29 oct. 1890...	25
— Lettre de G. Romeril à N. LeVasseur, 1er nov. 1890.....	26
— Lettre datée de Mutton Bay, Labrador, 13 oct. 1890 au <i>Daily Telegraph</i> de Québec.....	27

	PAGE
— Dépêche de Monseigneur Bossé à Richard Turner, le 11 nov. 1890.....	28
— Lettre de L.-F. Fafard à N. LeVasseur, 1er déc. 1890.	30
LE BONUS DE PÊCHE.....	34
INSPECTION DU HARENG, DE LA MORUE, etc.....	37
EXACTIONS DOUANIÈRES.....	42
— Le capitaine F.-X. Corriveau.....	
— Le capitaine Narcisse Blais.....	
LE GARDIEN DU PORT.....	47
— Affaire du steamer <i>Canopus</i>	
— Opinion légale de MM. Caron, Pentland et Stuart, avocats.....	49
— Rapport annuel du surintendant du port de Québec.	53
— Recettes, dépenses et revenu net du bureau du surintendant du port de Québec depuis 1872 jusqu'à 1890.....	55
COMMERCE D'EXPORTATION DE BESTIAUX.....	56
— Lettre de R. Turner à Sir John A. Macdonald, le 9 janvier 1890.....	56
— Pétition du Conseil à l'honorable John Carling, le 26 février 1890.....	59
— Lettre de W.-B. Hall et P.-H. Cummins, vétéré- naires, au Conseil, le 18 avril 1890.....	61
— Lettre de N. LeVasseur au Dr McEachren, chirur- gien vétérinaire, le 5 mai 1890.....	63
— Réponse du Dr McEachren en date du 7 mai 1890.	65
— 1ère cargaison de bétail à bord de l' <i>Osmánli</i>	67
— Trois résolutions de la Chambre, 8 septembre 1890.	68
— Importations de bétail au Canada en 1889.....	70

LA SOCIÉTÉ

LES DÉB

LE PONT

ET L

GE	PAGE
28	Exportations de bétail du Canada depuis 1882 jus-
30	qu'à 1889..... 71
34	— Exportations totales de bétail du Canada depuis
37	1874 jusqu'à 1889..... 72
42	LA SOCIÉTÉ DES DÉBARDEURS..... 74
	— Lettre du Conseil à Peter Courtney, président de la
	Société des Débardeurs, 9 septembre 1890..... 75
47	— Conditions imposées par les débardeurs pour le
	chargement des navires..... 76
	— Pétition des citoyens de Québec et de Lévis, deman-
	dant l'abolition de la charte des débardeurs..... 78
49	— Résolution du Conseil appuyant la pétition des
53	citoyens 80
	— Charte originale de la Société des Débardeurs 82
	— Lettre de G. Hadrill à R. Turner, 5 décembre 1890. 83
55	— Lettre de R. Reford à R. Turner, 3 décembre 1890.. 84
56	— Opinion de l'hon. F.-G. Marchand, sur la nature du
	projet de loi demandant la révocation de la
56	charte des débardeurs 87
	— Procédures parlementaires.....
59	— Loi pour amender la charte de la Société Bienveil-
	lante des Débardeurs de Québec..... 94
61	LES DÉBENTURES DU CHEMIN DE FER DU NORD..... 96
	LE PONT DE CHEMIN DE FER SUR LE SAINT-LAURENT ENTRE QUÉBEC
63	ET LÉVIS..... 98
65	— Entrevue de la Chambre avec l'hon. M. Mercier, le
67	19 mars 1890..... 100
68	— Résolutions du Conseil, jeudi, 20 mars 1890..... 100
70	— Lettre de V. Châteaufort à Sir John A. McDonald. 101
	— Lettre de N. LeVasseur au lt.-colonel J.-B. Forsyth,
	22 avril 1890..... 102

	PAGE
— Réponse de L. F. Burroughs à N. LeVasseur, 10 mai 1890.....	103
LE CHEMIN DE FER DU LAC SAINT-JEAN.....	106
LES MALLES DE CHAMBORD A ROBERVAL.....	109
LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU SAINT-LAURENT ET DES PROVINCES MARITIMES.....	109
— Tableau comparatif des distances entre Montréal, Saint-Jean, Saint-André, Halifax et Louisbourg..	110
LE SERVICE DES BATEAUX-PASSEURS A QUÉBEC.....	112
LA POLICE RIVERAINE.....	113
— Etat des recettes et dépenses de la police des ports de Québec et Montréal, depuis le 1er juillet 1869 jusqu'au 30 juin 1889.....	115
MOUILLAGE DES CABOTEURS.....	116
LA CONTREBANDE.....	117
L'HÔPITAL DE LA MARINE.....	118
— Tableau des droits perçus à la douane de Québec pour le traitement des marins malades, depuis 1881 jusqu'à 1890 inclusivement.....	118
— Nombre de patients admis à l'hôpital de la marine et dépenses totales de ce service, depuis 1879-80 jusqu'à 1889-90.....	119
LE QUAI DE LA QUARANTAINE.....	119
— Résolution de la Chambre de commerce du district de Montréal, 3 septembre 1890.....	120
— Rapport annuel du Dr Montizambert.....	120
DROITS SUR LE LARD.....	122
L'IMPOT SUR LES VENTES POUR LE COMMERCE.....	123
TAUX DE FRET.....	124
SERVICE DE LA LIVRAISON DU FRET EN VILLE.....	125

MARCHANDS
L'EXPOSITION

TERMES SPÉ
CIRCUIT
GREENBACK
LE TÉLÉPH
ETALONS DE

AMENDEME
COMMERCE

ARRIVAGE
INSPECTIO
INSPECTIO
INSPECTIO
INSPECTIO
INSPECTIO

	PAGE
MARCHANDS AMBULANTS.....	127
L'EXPOSITION DE LA JAMAÏQUE.....	128
— Exportations des Etats-Unis à la Jamaïque en 1889.	130
— Achats de la Jamaïque aux Etats-Unis pour l'année expirée le 30 septembre 1889.....	130
— Exportations de la Jamaïque aux Etats-Unis pen- dant l'année expirée le 30 septembre 1889.....	131
TERMES SPÉCIAUX DE LA COUR SUPÉRIEURE ET DE LA COUR DE CIRCUIT.....	132
GREENBACKS ET PAPIER-MONNAIE DU CANADA.....	133
LE TÉLÉPHONE.....	133
ETALONS DES CÉRÉALES ET DES FARINES.....	134
— Rapport de William Brodie et William Carrier, 24 novembre 1890.....	135
AMENDEMENTS AU CODE DE PROCÉDURE CIVILE.....	136
COMMERCE DE BOIS A QUÉBEC.....	140
— Approvisionnement de bois.....	145
— Exportations de bois.....	146
— Stock total de bois.....	147
— Tableau comparatif des voiliers acquittés à Québec, etc., etc.....	148
— Liste des principaux chantiers et principale scieries.	148
ARRIVAGES ET TONNAGE DE VOILIERS ET STEAMERS D'OUTRE-MER, ETC.	149
INSPECTION DES FARINES.....	150
INSPECTION DU POISSON.....	151
INSPECTION D'HUILES DE POISSON.....	154
— Récapitulation de l'inspection des huiles de poisson.	156
INSPECTION DES PEAUX ET CUIRS.....	157
INSPECTION DU BŒUF ET DU LARD.....	158

	PAGE
TABLEAU DE LA VALEUR DES IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS DU PORT DE QUÉBEC DEPUIS 1874 JUSQU'A 1890.....	160
CANADA ET ETATS-UNIS—Importations de produits agricoles en 1889-90.....	166
ETAT COMPARATIF des exportations de produits agricoles du Canada à la Grande-Bretagne et aux Etats-Unis, en 1889-90.	168
LE SECRÉTARIAT DE LA CHAMBRE.....	169
PERSONNES ÉLUES MEMBRES EN 1890.....	170
MEMBRES AYANT DONNÉ LEUR DÉMISSION EN 1890.....	171
ASSEMBLÉES DE LA CHAMBRE EN 1891.....	171
LISTES DES OFFICIERS, des commissions d'examineurs, des com- missions permanentes et spéciales de la Chambre pour 1890-91.....	177