

navires à passagers, de 1803 (43 George III, chapitre 56) fut le point de départ d'une lutte avec les armateurs et divers autres groupements. Cette lutte devait durer plus d'un demi siècle, sans guère améliorer la situation. Les abus que des enquêtes successives avaient révélés et que l'on avait tenté d'enrayer au moyen de lois successives firent de nouveau l'objet d'une étude de la part d'une commission royale, en 1851. On constata qu'en plus de l'encombrement mortel des navires, les immigrants étaient devenus l'objet d'une exploitation générale. Au point d'embarquement, l'immigrant devenait la proie des racleurs, gens passés maîtres dans l'art d'escroquer les immigrants et connaissant toutes les manières de leur soutirer de l'argent. Ils leur vendaient des billets de passage sur des navires fictifs ou sur d'autres qui venaient de prendre la mer. Ils leur vendaient des objets inutilisables ou des billets de passage à des prix exorbitants. Ils offraient aussi d'échanger leur argent (et le faisaient "au prix fort") contre des dollars, ou bien ils les attiraient dans des maisons de pension complices, où on leur soutirait une autre partie de leur avoir, quand on ne les volait pas directement. L'exploitation se poursuivait durant le voyage. Les rations étaient ou falsifiées ou insuffisantes; on extorquait de l'argent aux passagers pour des objets de première nécessité, on leur vendait des aliments non cuits afin de les obliger à payer pour l'usage des poêles; en outre, il arrivait fréquemment qu'on les brimât et qu'on leur infligeât des mauvais traitements. Rares étaient ceux qui osaient se plaindre; d'autre part l'application de la loi traînait en longueur. Souvent, les navires débarquaient leurs passagers au mauvais endroit, à des centaines de milles de leur point de destination, ou encore sur des plages désertes. A leur débarquement, dans le "Nouveau-Monde", les immigrants étaient de nouveau la proie de racleurs, de porteurs et autres compères.

Le transport vers le Canada n'avait pas fait l'objet d'étude spéciale depuis le *Rapport de lord Durham*, mais on en savait assez sur certains abus pour pourvoir à la protection des immigrants aux ports canadiens. Même si les conditions de la navigation s'amélioraient, étant donné que les vapeurs, remplaçant les voiliers, offraient une troisième classe ou des places dans l'entrepont, on était constamment porté à utiliser au maximum l'espace disponible sur le navire aux dépens du bien-être des passagers. L'acte d'immigration de 1869 établissait le nombre de passagers qu'un navire pouvait transporter: un adulte par douze pieds carrés de pont dégagé et réservé aux passagers (plus tard, par quinze pieds carrés), et non occupé par des provisions ou autres articles, ou encore une personne par deux tonneaux de jauge. Suivant la définition qui y était donnée, étaient désignées "adulte" une personne ayant plus de 14 ans ou deux personnes âgées de plus d'un an mais de moins de 14 ans. Ces dispositions sont demeurées uniformes jusqu'à nos jours.

Aucun passager n'était censé débarquer avant qu'une liste des passagers, fournie par le capitaine du navire, eût été vérifiée et le navire inspecté par les fonctionnaires de la quarantaine. La liste des passagers devait comprendre le nom des chefs de famille, le nombre des personnes qui les accompagnaient, l'occupation, le pays d'origine et la destination, ainsi que le nom de tous les célibataires et des détails semblables s'y rapportant.

La loi prévoyait aussi le versement d'un droit d'entrée de \$1 ou de \$1.50, suivant que la personne était partie avec ou sans l'approbation des autorités du port d'embarquement. L'acte portait que les fonctionnaires à l'immigration étaient autorisés à dépenser des sommes d'argent pour acheter aux colons éventuels des aliments, des vêtements, pour acquitter leur transport et leur assurer de l'aide sous d'autres formes. Les passagers étaient autorisés à demeurer à bord du navire avec leurs bagages 48 heures après l'arrivée (plus tard, 24 heures), jusqu'à ce qu'ils pussent continuer leur voyage ou trouver un logement, et leurs bagages devaient être déchargés gratuitement et à une heure raisonnable du jour. Les capitaines de navire étaient tenus de fournir un rapport détaillé sur tout immigrant qui mourait en route vers le Canada et de rendre compte des effets personnels du défunt. En vue de protéger davantage les immigrants, il était prévu des peines à l'égard du capitaine et des membres de l'équipage qui, dans leurs relations avec les immigrants, violaient les lois du pays où était situé leur port d'attache ou qui, sous d'autres rapports, étaient trouvés coupables d'un bris du contrat conclu avec leurs passagers. Seules les personnes munies d'une licence spéciale étaient autorisées à solliciter les affaires des immigrants. Les