

QUÉBEC, VENDREDI 20 AVRIL 1894.

**Notre Revue**

La *Revue Commerciale* se présente au public de son mieux, étant dans le milieu et les circonstances de naissance.

Un journal politique et littéraire, peut difficilement s'armer de pied en cap dès son premier numéro, car les articles et les redactions lui arrivent de droite et de gauche.

Mais il n'en est pas de même d'une revue de commerce, de finance et d'industrie, il lui faut organiser un système de sources de renseignements officiels. Dans les centres où la science statistique, pour ses intérêts, a une organisation, une armée, des bureaux et des employés spécialisés, la besogne devient relativement facile; mais dans une ville comme Québec une revue d'affaires paraît pour la première fois et où le bureau de la statistique n'existe pas, l'entreprise se complique de difficultés moins insurmontables cependant que nombreuses. Il faut aller en divers endroits divers cueillir des renseignements qui devraient se trouver réunis en un seul point.

L'absence d'une institution comme un bureau de statistiques générales nous empêche de présenter, dès le début, la *Revue Commerciale* comme elle le sera et devra être dans quelques numéros. Voilà pourquoi nous prions ceux qui ont eu la générosité de nous accorder leur patronage, de vouloir bien aussi faire la part des circonstances. Nous leur demandons d'autant plus instantamment leur indulgence que nous sommes sûr d'arriver à faire de la revue un compendium hebdomadaire de renseignements aussi corrects que variés et intéressants.

Nous nous proposons de nous occuper des sujets suivants :

- Mouvements et opérations des banques.
- Mouvements des valeurs de toutes sortes.
- Facilités.
- Décisions légales affectant le commerce, l'industrie et la marine.
- Transactions de propriétés mobilières et immobilières.
- Contrats de constructions.
- Produits des mines.
- Exportations, importations, ventes locales de bois, cuirs, peaux, fourrures, articles combustibles, grains, farines, poissons, fruits, épicerie, produits de laiterie, etc.
- Mouvement maritime.
- Mouvement du fret par terre et par eau.
- Transactions mobilières et immobilières.
- Transactions de marine.

Revue des marchés de Québec et Montréal, etc.

Ventes par ordres de cour.  
Travaux des chambres de commerce.  
Manufactures.  
Législation commerciale, etc, etc, etc.

On peut facilement voir que le champ de travail d'une revue commerciale est vaste et que pour arriver à l'exploiter dans toute son étendue, ce n'est pas l'œuvre d'un jour, ni d'un seul numéro.

L'œuvre de la revue est tellement utile, à notre avis, que nous sommes certain d'avance qu'on s'empressera de lui prêter main forte de toutes façons.

De notre côté, nous ferons de notre mieux pour répondre à l'attente légitime de nos patrons, et du public en général.

**Le port de Québec et le commerce d'exportation**

Le port de Québec, par son étendue, sa profondeur, et ses facilités d'accès à toute heure de marée, en mettant de côté les conditions de travail à bord, jouit d'une réputation aussi méritée qu'universelle.

Il n'est peut-être pas d'autre port de par le monde qui lui puisse être comparé.

Ce fut pendant bien des années le rendez-vous des navires marchands, en même temps que c'était le chantier de marine par excellence du Canada.

Les navires à voiles et à vapeur peuvent y trouver en tout temps un mouillage facile à basse marée, aux quais même qui bordent le port.

C'est dire qu'autrefois sa clientèle fut énorme.

Des circonstances particulières, la substitution de plus en plus générale de la vapeur à la voile, une concurrence qui nous aurons assez de largeur d'esprit pour qualifier de légitime en principe sinon dans ses agissements, les intérêts de syndicats maritimes concentrés sur d'autres points que Québec, ont contribué à lui enlever une forte partie de sa clientèle et de son activité.

Cependant le port de Québec offre encore les mêmes avantages naturels qu'autrefois. Il offre davantage même, car à ces avantages de nature, il a ajouté ceux de grands bassins et d'immenses jetées qui ne constituent encore qu'une partie d'un système plus étendu de construction qui sera exécuté au fur et à mesure que le développement du trafic le réclamera. Quiconque observe, et peut lire, à l'aide de la simple logique, dans l'avenir, est à peu près sûr que ces grandes jetées seront un jour couvertes de maints entrepôts et élévateurs, dans lequel des trains entiers

apporteront ou prendront des cargaisons de toutes sortes.

Sur ses deux rives, le port est sillonné par des voies ferrées qui le relient aux quatre points cardinaux du continent et surtout avec l'intérieur du pays. Sa position géographique offre à notre avis, des facilités telles, que lorsque son armature d'élévateurs et d'entrepôts sera plus développée, il pourra obtenir une proportion d'au moins trente à quarante pour cent des exportations qui se font du nouveau à l'ancien monde, ce qui donnerait un trafic de vingt à trente pour cent de plus que celui qui se fait aujourd'hui, et encore cette proportion serait-elle enlevée au commerce américain seulement.

De Montréal à Liverpool la distance est de 2,850 milles; de Québec à Liverpool, cette distance est de 180 milles plus courte ou de 2,670 milles; de Portland à Liverpool, il y a 2,850 milles; de Boston à Liverpool, on compte 2,895 milles; de New-York à Liverpool, 3,180 milles. Québec a donc sur la distance qui sépare ce continent de Liverpool un gain de 180 milles sur Montréal, comme nous venons de le dire, de 180 milles également sur Portland, de 225 milles sur Boston et 510 milles sur New-York. La même raison arithmétique existe en sa faveur, pour les autres points d'atterrissement du vieux continent comme Brest, le Havre, Hambourg.

La distance est une considération naturellement tout à fait sérieuse pour le transport de marchandises, et nous venons de démontrer qu'à ce point de vue l'avantage est du côté du port de Québec.

Autre point à noter en faveur de notre port.

On a été maintes et maintes fois témoin du fait que des voyageurs et des marchandises débarquées de steamers sur la jetée Louise, et prenant une heure ou deux après un convoi du Pacifique pour l'Ouest, arrivaient à Toronto alors que le steamer qui les avait amenés d'outre-mer était à peine entré en rade à Montréal; c'est-à-dire que les marchandises et voyageurs avaient, dans le même espace de temps, gagné une avance de 333 milles sur le steamer.

Nous comprenons facilement que navires et steamers se rendent aussi loin que possible pour débarquer et voyageurs et cargaisons. Mais que l'on creuse tant que l'on voudra le chenal entre Québec et Montréal; que l'on y fasse toutes les améliorations possibles, on n'empêchera pas qu'un train partant de Québec sur la jetée Louise arrivera à Toronto en même temps et parfois avant qu'un steamer arrive de Québec à Montréal. Dans un siècle où l'on essaie par tous les moyens industriels et scientifiques de supprimer les distances et d'économiser le temps, ce fait-là est de la plus haute importance et ne de-