

REVUE COMMERCIALE.

Pour la semaine finissant le 7 Janvier 1874.

La première semaine de l'année n'est pas une semaine d'affaires et celle que nous venons de terminer a bien été une des plus calmes que nous ayons eues depuis douze mois. On pourrait plutôt dire qu'il y a eu suspension d'affaires depuis huit jours, mais aujourd'hui tout nous fait espérer que l'activité va renaître dans l'industrie comme dans le commerce et que nous reprendrons le courant des affaires régulières. Les manufacturiers commencent à rouvrir leurs fabriques, la circulation dans la campagne va devenir plus facile, les traverses sur les rivières vont s'établir, le blocus sur les chemins de fer que nous avons signalé il y a quelque temps disparaît peu à peu et pourvu que nous n'ayons pas maintenant trop de mauvais temps, nous pouvons regarder l'avenir sous une perspective plus brillante.

Nous sommes heureux d'avoir à constater qu'une de nos industries nationales, qui depuis quelques années a été dépérissant, montre de nouveau de la vigueur et promet d'occuper la place qu'une révolution lui a fait perdre, mais qu'elle paraît vouloir reconquérir; nous voulons parler de la construction des navires. Québec qui pendant des années s'était distinguée entre toutes les villes maritimes, lorsque la construction des navires en bois se poursuivait dans tous les chantiers du monde, a vu son étoile pâlir lorsque la construction des vaisseaux en fer remplaça celle des navires en bois, revendiqua son ancienne place comme nous le fait voir la liste suivante des vaisseaux en construction, aujourd'hui que la supériorité du fer sur le bois est une controverse.

Liste des vaisseaux en construction à Québec et Lévis.

J. E. Gingras...	1 navire	1250 tons.	St. Roch
P. Baldwin.....	1 "	750 "	"
P. V. Valin.....	1 "	1200 "	"
T. Oliver.....	1 "	1400 "	"
Pointe-Lévis.			
F. X. Marquis..	1 "	1200 "	"
".....	1 "	600 "	"
W. Charland....	1 "	1400 "	"
".....	1 "	600 "	"
E. Sewell.....	1 "	1000 "	"
Dunn & Samson,	1 "	1500 "	"

Cap St. Ignace.

L. Méthot..... 1 " 1500 " "

Ce sont tous des bâtiments de première classe et qui font honneur à leurs constructeurs. Les deux construits par M. Sewell et M. Méthot, sont en épingle blanche d'une qualité supérieure.

Les opérations forestières sont toujours sérieusement entravées par l'absence de neige et le temps doux. Dans certains districts on n'a pas eu de neige depuis trois semaines et les travailleurs ont été presque obligés de se mettre à la ration, tant le marché des provisions était grand. Les chemins sont parfois si mauvais que les charretiers ne peuvent atteindre leur destination et qu'ils sont obligés de laisser voiture et voyage sur la route et rebrousser chemin. Des centaines d'attelages sont prêts à se mettre en route et n'attendent plus que la neige. Des bandes de travailleurs ont été obligés d'abandonner les travaux commencés et revenir aux cantons. La fabrication des billots est momentanément suspendue. Les loups abondent

et les fermiers éloignés des centres populeux sont continuellement sur l'alerte.

Les Chambres de Commerce sont à donner leurs dernières instructions à leurs délégués à la Chambre de Commerce de la Puissance qui s'assemblera à Ottawa mercredi le 21 courant. De nouvelles Chambres seront représentées, entre autre celle de Joliette qui a nommé MM. George Baby, M. P. P. et Ed. Guilbault ses délégués. Il y aura aussi plusieurs Chambres nouvelles de la Province d'Ontario qui seront représentées pour la première fois. On compte que l'assistance sera très nombreuse et que les délibérations seront du plus haut intérêt pour le pays entier.

Nous avons dit un mot il y a quelque temps du rapport du comité nommé par l'Association de la Halle aux Blés pour s'enquérir des griefs que cette association avait contre le Grand Tronc. Ce rapport a été publié en brochure et doit être distribué par tout le pays ainsi que dans le Royaume-Uni. Nous aurions voulu publier ce rapport en son entier, mais le cadre de notre journal ne nous permettant que de publier quelques extraits, nous sommes forcés d'omettre plusieurs parties intéressantes aux lecteurs du *Négociant*.

Ce rapport contient les procédés de l'Assemblée de la Halle aux Blés tenue le 6 Décembre dernier, la lettre du Directeur Gérant de la Compagnie du Grand Tronc au Président de la Halle aux Blés, le rapport du comité nommé pour s'enquérir des griefs du commerce contre le Grand Tronc, plusieurs correspondances échangées entre le Surintendant du département du fret et les MM. H. & A. Allan, copie d'un protêt servi à la demande de MM. H. & A. Allan au Grand Tronc, copie d'un protêt servi par la Compagnie du Grand Tronc aux MM. H. & A. Allan et enfin une lettre de ces derniers au directeur gérant du Grand Tronc on sont discutées plusieurs questions incidentes qui se rattachent à la question principale.

Dans sa lettre au Président de la Halle aux Blés, le Directeur Gérant du Grand Tronc disait: " que les facilités de traction sur la partie " est du chemin dépassaient de beaucoup les " exigences du trafic, les engins sur la partie " ouest ayant tous été retirés et placés sur la " partie est du chemin pour s'en servir au be- " soin."

Les expéditeurs de Montréal ne se sont pas plaints du délai qui s'écoulait dans la transmission de la marchandise, par raison du transbordement nécessaire à cause du changement de jauge. Ils se plaignaient de ce que les wagons leur étant refusés à Montréal, le fret aux stations à l'ouest de cette ville obtenait la préférence longtemps avant que leur demande fut prise en considération et était expédié à destination sans délai en passant par Montréal. Et après tout s'il y avait en réalité autant de facilité qu'on le disait comment se fait-il que pendant cinq semaines Montréal n'a pas eu l'occasion de les apprécier.

Le Directeur Gérant, dans sa lettre, disait que " ce dont le pays souffrait ainsi que tout le " commerce du Canada, c'était l'impossibilité, " avec les facilités actuelles de mouvoir de là " la marchandise que le Grand Tronc transpor- " tant à Portland."

Justement, le commerce du Canada souffrait de ce que ses propres steamships avaient été don-

nés au commerce de Chicago. Si les steamers de la ligne Allan eussent été chargés de produits canadiens, nous n'aurions pas eu sujet de plainte contre le Grand Tronc.

" Il est donc parfaitement clair, continue le " directeur gérant, qu'un steamer par semaine " ne peut suffire au commerce que le Canada " offre pour Liverpool sans parler de la mar- " chandise qui cherche un débouché à Portland " des Etats de l'Ouest."

D'accord. Pourquoi donc alors charger ce seul steamer des produits des Etats de l'Ouest à l'exclusion du fret canadien? On ne peut pas dire que Chicago cherche un débouché à Portland, il faut que le fret y soit attiré par le bas prix, sans cela il irait à New-York.

" J'espère que dans quelques jours, je serai " en mesure de dire qu'au moins deux " steamers voyageront régulièrement entre " Portland et Liverpool."

Les marchands canadiens seront très-heureux de nolisier ces steamers avant leur arrivée aux conditions qui sont faites aux négociants de Chicago, à savoir: 5.22 centins par 100 livres par 100 milles de chemin de fer et 25 stg. par tonneau par steamer, comme ils accepteront aussi les autres conditions qui se rattachent au fret expédié par Boston, à savoir: 5½ centins par 100 livres par 100 milles, livré le long du navire. Jusqu'à présent, on a demandé presque le double de ce taux, c'est-à-dire \$68 par wagon, argent américain.

Concluons la revue de la lettre du directeur gérant de la Compagnie du Grand-Tronc par ses propres paroles et un mot d'observation.

" Les expéditeurs ont, de fait, entre leurs " mains le moyen de se débarasser du fret " qu'ils désirent expédier, pourvu qu'ils assu- " rent au point de départ l'accommodation par " steamer pour l'enlever au débarquement."

Cette dernière phrase frise passablement la moquerie et est au moins très-inconvenante ici. Elle pourrait peut-être s'appliquer au commerce de Chicago mais non à celui du Canada qui a déjà pourvu amplement à ses besoins sous forme de steamers, et si nos négociants se plaignent aujourd'hui, c'est qu'après avoir pourvu pour eux-mêmes de moyens de transport, ces moyens leur sont aujourd'hui injustement et irrégulièrement enlevés au bénéfice des Etats de l'Ouest et à leur propre détriment. Croit en vérité que le Canada paie de forts subsides à une ligne de steamers pour transporter de préférence et à prix réduits le fret américain? En vérité, c'est trop fort.

Nous continuerons les extraits et nos appréciations dans un prochain numéro. L'abondance de matière et l'absence de transactions importantes pendant la huitaine qui vient de s'écouler nous forcent à remettre la revue des marchandises dont il faut voir les cours sans changement depuis notre dernier bulletin,

Courrier de Champagne.

Epernay [Marne], 27 novembre.

Le commerce des vins mousseux de Champagne serait dans une situation très prospère, si l'on ne devait s'en tenir qu'aux indications du tableau qui est en notre possession et qui comprend les expéditions jusqu'au 1er avril dernier.

Mais, d'une part, l'année courante sera