

CHAMBRE DE COMMERCE DE MONTRÉAL

Il y a eu mardi dernier, 2 janvier, une importante réunion de la Chambre de Commerce de cette ville, le fauteuil était occupé par l'Hon. John Young, président.

Après que le procès-verbal de la dernière réunion eût été lu et approuvé, M. Henry Lyman fut élu délégué à la Chambre des Arts et Manufactures.

Le président fit ensuite le rapport des progrès du conseil durant les derniers trimestres.

Il a d'abord reçu une lettre de l'Hon. M. Cauchon, président de la Compagnie du Chemin de fer de la rive nord demandant à la Chambre de l'aider à obtenir un octroi de la Corporation de Montréal en faveur de l'entreprise qu'il dirige.

Le bureau a répondu qu'il ne pourrait prêter son concours qu'en autant que la Compagnie s'engagerait à aider à la construction d'un nouveau pont vis-à-vis Montréal, au pied de l'Île Ste. Hélène.

[Ces deux lettres ont paru en novembre dans le *Négociant Canadien*]

L'hon. M. Mitchell a répondu gracieusement au vote de remerciements de la chambre, et a promis de continuer à faire tout en son pouvoir pour améliorer la navigation du St. Laurent, et faciliter l'accès des vaisseaux au port de Montréal.

Deux questions ont principalement occupé l'attention du conseil:—celle du creusement du chenal du St. Laurent entre Montréal et Québec, et celle de l'extension du Havre de cette ville.

Une longue correspondance a eu lieu relativement à la première entre le conseil, la commission du Havre, la corporation et le gouvernement.

En dernier lieu une conférence eut lieu entre les comités exécutifs de la chambre, de la commission et de l'association de la halle aux blés. Il fut résolu d'envoyer une députation au gouvernement à Ottawa. Les délégués eurent des entrevues avec le gouverneur en conseil, et tout les porte à croire qu'ils ont produit une impression favorable et qu'ils ont convaincu Son Excellence de l'extrême importance de prolonger la navigation océanique aussi loin que possible dans l'intérieur du pays, afin de diminuer les frais de transports.

Cette question intéresse la Puissance en général et plus spécialement la province d'Ontario, car c'est elle qui importe et exporte davantage.

Nous avons dit ce que nous pensions à ce sujet. Notre opinion est toute favorable aux démarches adoptées par les marchands de cette ville.

Nous n'avons aucun doute que la chambre de commerce de la Puissance se prononcera aussi pour l'amélioration de la navigation du St. Laurent, et nous croyons que le gouvernement ne pourra résister devant la manifestation d'un désir aussi généralement partagé.

Relativement à l'extension du havre, le président annonça que la commission avait donné les contrats pour deux nouveaux grands quais vers l'est, vis-à-vis l'hôpital militaire; mais ces additions aux facilités actuelles seront bien loin de suffire aux besoins toujours croissant du commerce de cette ville. Ils ont aussi donné les contrats pour la construction d'un engin flottant qui aidera les voiliers à remonter le courant et les dispensera de la nécessité et des frais de l'emploi d'un remorqueur.

Le conseil a aussi requis la commission d'admettre les représentants de la Presse à ses déli-

bérations, parce qu'elles sont de la plus haute importance et qu'elles intéressent le commerce entier du Canada.

Enfin la convention de St. Louis a eu lieu, les délégués de Montréal y ont assisté. Bien que les résolutions adoptées ne fussent pas acceptables à la majorité des délégués, cependant elles témoignent du désir des Américains à nouer les relations commerciales les plus étroites avec nous. Le résultat de ces délibérations ne peut être que satisfaisant.

Après que le président eut expliqué ses dissentiments avec les commissaires du Havre relativement aux mesures prises pour étendre les facilités au quai de notre port, M. O'Gilvy mit sur le tapis une question de la plus haute importance,—celle qui a rapport à la différence dans le mode d'évaluation des marchandises dans les divers ports de la Puissance. Le commerce est familier avec les démolés que M. O'Gilvy a eus avec la douane de Montréal, à cause de la prétention de certains évaluateurs de ne pas accepter les factures *bona fide* des importateurs, mais insistant sur le paiement de droits taxés sur la valeur actuelle sur le marché de Londres ou de Liverpool. Il paraît que ces difficultés ne se rencontrent pas dans les autres ports, tels que Québec, Toronto et Hamilton.

M. Thos. Workman a attribué ces embarras à l'ignorance de l'évaluateur en chef qui a été nommé contrairement aux vœux du commerce, qui avait fortement recommandé un autre Monsieur très bien qualifié pour l'emploi.

M. M. P. Ryan suggéra un excellent moyen d'arriver à l'uniformité tant désirée:—c'est de changer de temps à autre les évaluateurs de ports et de transporter ceux de Toronto à Montréal par exemple *vice versa*.

Une motion de M. Ogilvy, secondée par M. Thibaudau, en faveur de l'uniformité fut adoptée unanimement.

M. L. E. Morin proposa de donner instruction au conseil de la chambre de Montréal d'amener devant la Chambre de Commerce de la Puissance la question de la différence du mesurage de liquides entre les provinces d'Ontario et de Québec, en vue d'adopter les mesures nécessaires pour l'uniformité. Le président remarqua que la question était très importante.

La motion fut adoptée unanimement et la chambre s'ajourna après avoir choisi l'Hon. John Young et MM. H. McLennan, O'Gilvy, Kerry et Thibaudau, délégués à la chambre de commerce de la Puissance.

LA LIGNE DE L'ERIE.

Nous extrayons les chiffres suivants du rapport annuel de la compagnie du chemin de fer de l'Erie pour l'année finissant au 30 septembre 1871.

Le stock-capital actuellement payé est de \$86,536,910. La dette consolidée au 30 septembre s'élevait à \$25,398,800, soit une augmentation de \$3,000,000 depuis le dernier rapport. Le taux moyen d'intérêt est de 7 p. cent par an.

Les frais d'entretien du chemin et du matériel roulant se sont élevés cette dernière année à \$106,904,362. L'année précédente, ils étaient de 73,965,587.

Il a été transporté par la ligne de l'Erie, pendant l'année 1870-71, 3,509,462 voyageurs et 4,844,208 tonnes de marchandises. La vitesse moyenne des trains ordinaires de voyageurs est de 26 milles à l'heure, celle des express de 30 à 40 milles, celle des trains de marchandises de 12 milles. Il a été transporté pendant l'année 2,199,418 tonnes de charbon.

Les recettes de la ligne ont été de \$17,168,005, dont \$3,247,667 provenant des voyageurs et \$13,232,235 du fret. Les dépenses se sont élevées à \$17,049,740, d'où ressort un excédant de recettes sur les dépenses, de \$118,264.

LE RAPPORT DU COMMISSAIRE DU REVENU INTÉRIEUR DES ÉTATS-UNIS.

Les recettes de l'année expirée ont été de \$141,000,000, et les estimations de l'exercice courant sont de \$125,000,000.

Les distilleries, au nombre de 1,043, ont produit 45 millions de gallons de liqueurs soumises à l'impôt. La distillation des fruits a donné 2,125,000 gallons.

Le tabac a donné \$33,500,000, soit \$2,125,000 de plus que l'année précédente.

La production totale du tabac avait été de près de 105,000,000 de livres, dont 10,500,000 ont été exportées. La taxe a été perçue sur 1,330,000,000 cigares.

Le commissaire recommande le maintien de la taxe actuelle qui est de 32 cents par livre.

Il demande aussi de faire payer une taxe spéciale aux marchands forains. Cette taxe serait de quinze, vingt-cinq ou cinquante dollars, suivant le nombre des animaux attelés aux voitures de ces industriels.

Il propose de frapper d'une taxe spéciale de cinq cents dollars les personnes qui vendant du tabac en feuilles; quiconque n'a pas payé la taxe spéciale ou ceux qui vendant du tabac en feuilles, en quantités inférieures à vingt-cinq livres. Cette mesure protégerait le manufacturier, tout en augmentant le revenu.

Dans l'intérêt de manufacturiers, le commissaire croit devoir recommander l'abolition du système actuel des entrepôts recevant les marchandises destinées à l'exportation, de la part du gouvernement, sur la présentation du témoignage de l'arrivée des marchandises dans les ports étrangers.

Les sinistres maritimes donneraient également à l'exportateur droit au bénéfice d'un *drawback*.

Dans le courant de l'année, le fisc a gagné 3,182 procès et en a perdu 456. Il a été opéré des saisies en raison de violation des lois sur le revenu intérieur, qui ont produit une somme de \$915,000.

Ce rapport n'offre aucun intérêt spécial, et nous sommes loin des remarquables travaux de M. Wells.

LE COMMERCE DU THÉ À SAN FRANCISCO.

Pendant l'année dernière 15,000,000 de livres de thé ont été expédiées de San Francisco pour l'Est par le chemin de fer du Pacifique. L'année précédente en avait eu envoyé 1,700,000 livres. San Francisco reçoit maintenant 30 pour 100 de tout le thé qui se dirige vers les États-Unis, et les steamers qui en opèrent le transport sont tous retenus à l'avance. Il est probable qu'à un moment donné tout le thé passera par ici. Les anglais en ont importé 121 millions de livres pendant les neuf premiers mois de la présente année. Il est probable qu'ils apprécieront bientôt les avantages qu'offre le transit par San Francisco.

(Du Bulletin de New York.)

LE RAPPORT DU SECRÉTAIRE DU TRÉSOR DES ÉTATS-UNIS.

3e article.

Dans le paragraphe consacré à la grave question du papier-monnaie, M. Boutwell exprime l'opinion "que la quantité de ce papier-monnaie en circulation est encore trop grande pour que l'on puisse le ramener à une valeur de parité avec l'or." A cette situation, le ministre ne voit que deux remèdes: "Réduire la quantité du currency, ou attendre le développement des ressources du pays."

Ces deux théories ont été souvent mises en avant par M. Boutwell, et réfutées par les organes les plus importants de la presse américaine. Mais M. Boutwell y joint aujourd'hui une idée nouvelle qu'il nous paraît dangereux de passer sous silence.

"Le meilleur moyen, dit-il, de nous rapprocher de notre but, sans réduire la quantité du papier-monnaie, serait d'obtenir l'emploi de ce papier sur les côtes du Pacifique. Déjà, en vue de ce résultat, mon département a mis à l'étude la question de savoir s'il serait possible d'y faire accepter ce papier en guise d'or, et j'espère voir bientôt, à ce propos, une modification dans les règlements des Banques nationales, sans qu'il soit en rien porté atteinte à l'organisation primitive de ces établissements."