

voir si l'on ne pourrait arriver entre les principales puissances à une entente pour fixer un rapport de valeur entre l'or et l'argent, c'est donc "l'effort en faveur du bimétallisme international" dont un ami de M. MacKinley parlait récemment comme faisant partie de son programme.

Le correspondant du *London Times* à New-York dit que "le véritable but de M. MacKinley est une aggravation du tarif douanier, et il veut y rallier les votes des silvermen en affichant son zèle pour le bimétallisme." Les journaux américains partagent en général cette manière de voir et paraissent estimer que M. MacKinley est plus dangereux pour la prospérité des Etats-Unis par son incorrigible protectionnisme que par l'appui peu sincère qu'il donne à la cause de l'argent.

D'autre part, on peut dire que, si le futur président pactise ainsi avec le bimétallisme, il pourrait bien n'être pas aussi entier qu'on le dit dans ses idées protectionnistes.

x

Quelques personnes paraissent tenir à ce que nos expositions continuent à se faire sur les Plaines d'Abraham. Nous avouons ne pas saisir leur raisonnement.

La première condition d'un bon local d'expositions est la facilité d'accès par chemins de fer. Hier encore, un industriel nous rappelait qu'à l'Exposition de 1887, M. Leonard, grand fabricant de chaudières à Lon-lon, Ont., déclarait qu'il aurait exposé à Québec comme ailleurs si l'Exposition s'était tenue en plaine. Chacun a pu faire la même observation. L'ascension des grosses pièces de la gare du Palais ou du quai de la Compagnie du Richelieu aux Plaines d'Abraham coûte dans certains cas aussi cher que le fret de l'autre bout de la Province. Sur les bords de la rivière St-Charles, il sera facile d'établir une voie d'évitement qui permettra de déposer sur place, et pour ainsi dire sans frais, les plus gros objets destinés à l'Exposition. Mais ce sont là des choses si claires qu'il serait fastidieux d'insister.

D'ailleurs, pour tenir l'Exposition sur les Plaines, il faudrait tout rebâtir en neuf. Le Manège Militaire subit en ce moment des travaux qui le rendront désormais impropre à cet objet.

Nous cherchons en vain quelles bonnes raisons on peut faire valoir pour tenir les expositions sur les hauteurs quand on a sous la main un endroit beaucoup plus propice à tous les points de vue.

x

"If our contemporary could only be fair", dit le *Chronicle* en parlant de la *Semaine Commerciale*.

Nous le préviendrons, une fois pour toutes, que nous n'avons pas de leçons à recevoir de lui sur les convenances. L'au-

tre jour, il opinait mot pour mot notre article sur le "Quebec Exchange" et le servait à ses lecteurs comme un article de son crû. Est-ce là ce qu'il appelle être fair? C'est assez d'être pillé; qu'il nous fasse au moins grâce de ses sermons.

Ne lui en déplaise, notre résumé de l'enquête sur le tarif était impartial et juste. Nous avons dit que la grande majorité des opinants entendus devant la Commission a critiqué les rigueurs du tarif, que le haut commerce a détaché sa cause de celle des manufacturiers, et que ceux-ci ont été les seuls à demander le maintien des droits, et encore pas tous. Un bon nombre ont acquiescé à une réduction des droits sur leurs produits, à condition que leur matière première fût dégrevée d'autant. On a lu une lettre d'un manufacturier de coton admettant que les droits sur cet article sont excessifs, et qu'un tarif modéré eût été plus favorable à cette industrie. Voilà les faits.

Si le *Chronicle* entend dire que les marchands de fer, de nouveautés, de grains, de charbon, de fourrures, les épiciers, tapissiers, imprimeurs, etc., n'avaient nulle affaire à l'enquête et qu'ils étaient des intrus, que ne le dit-il en toutes lettres? Ce serait plus clair, sinon fair!

x

M. J. E. Frenette, du *Saint-Laurent*, a bien voulu consacrer une note extrêmement aimable à notre journal. Nous sommes déjà trop vieux dans le journalisme pour tirer vanité de ces éloges par trop flatteurs; mais l'incident prouve au moins que nous prenons au sérieux l'utilité de notre mission d'intermédiaire d'affaires, et qu'à ce titre il nous est donné de rendre quelques services. Voici comment s'exprime notre aimable confrère:

Lors d'un récent voyage à Québec, j'ai eu l'heureuse idée de me présenter au bureau de la *Semaine Commerciale* où j'ai fait connaissance avec le rédacteur de ce journal M. U. Barthe et l'administrateur M. L. E. Thompson.

J'ai été enchanté de la courtoisie avec laquelle ces messieurs se prêtent à nous donner tous les renseignements que l'on désire avoir touchant le commerce, l'industrie et les références sur tout ce qui est dans les limites de leur attribution. Je me félicite d'avoir ces messieurs pour confrères en journalisme et j'espère que l'œuvre qu'ils ont entreprise en fondant à Québec un journal essentiellement commercial, recevra tout l'encouragement qu'elle a pour but d'atteindre, vu son utilité incontestable.

Aussi, pas un homme d'affaires ne peut raisonnablement se dispenser de recevoir la *Semaine Commerciale*, qui contient tous les renseignements désirables à tous les points de vue commerciaux et industriels.

F.

Nous nous plaisons à reconnaître que le *Saint Laurent*, de son côté, est un de ces journaux utilitaires et pratiques trop rares en cette province. Il a déjà pu ren-

dre de bons services à sa ville; et si Fraserville est bientôt dotée d'un système moderne d'aqueduc, elle le devra sans contredit pour une bonne part à la propagande sage et pleine de tact de notre confrère.

Nous citons, à titre de curiosité, la nouvelle suivante, qui fait le tour des journaux:

"L'on mande d'Ottawa que M. Pierce, représentant d'un syndicat de Boston, est allé ces jours passés dans la capitale, dans l'espérance de rencontrer sir Richard Cartwright, mais qu'il ne l'y a pas trouvé, à son grand désappointement.

Le Syndicat de Boston se propose de faire une soumission, si le gouvernement décide d'en demander de nouvelles, pour le service rapide de l'Atlantique, mais à condition que le terminus du service soit dans le détroit de Canso, là où se trouve le terminus de l'Intercolonial, à Middle Melford, près de Port Mulgrave, comté de Guysboro.

M. Pierce et ses amis ont fait inspecter à cet endroit un emplacement de ville couvrant 4,000 acres. Ce terrain se trouve sur les deux rives du détroit, 1,500 acres se trouvent compris dans le comté de Richmond, autour du havre du détroit, et 2,500 environnent le port de la petite baie au Caribou, où toute une flotte peut jeter l'ancre. Ce nouveau port serait à 140 milles plus près de l'Angleterre que Halifax, tandis que par voie ferrée il n'est éloigné de cette ville que de trente milles. Les passagers et la malle pourraient être débarqués à Middle Melford pour l'Intercolonial; les paquets se rendraient ensuite à Québec pour décharger leur fret. Le transport des malles se ferait ainsi facilement et avec rapidité. Le syndicat possède encore des terrains près du port au Piracle, au nord-ouest de Melford. Ils proposent de creuser à Melford de vastes bassins, de construire des jetées et un hôtel immense dont les plans sont déjà dressés."

—:o:o:—

LE TRACÉ DE L'ILE D'ORLEANS

Nous reprenons la suite de notre étude sur la question du pont, qui a paru sommailler pendant la période des Fêtes du Jour de l'An, mais qui en réalité couve sous la cendre, pour se rallumer avant peu.

Nous devons à l'obligeance de M. F. X. Berlinguet de nouveaux documents propres à éclairer un point de la question. On a pu voir jusqu'ici que la *Semaine Commerciale* a traité le sujet sans préférence préconçue en faveur de tel ou tel projet. Nous en avons déjà exposé plusieurs, avec toutes les données mathématiques et techniques que nous avons pu recueillir sur chacun respectivement. Il est résulté de cet exposé impartial des faits que le public, qui s'intéresse vivement à la matière, a de lui-même éliminé de la discussion tous les projets manifestement impraticables. Il n'en reste plus, à vrai dire, que deux en présence: celui