

des grains et farines, ont donné trop de preuves de leur utilité pour qu'il soit besoin d'en dire plus long, surtout lorsque l'on s'adresse à une association composée comme la Chambre de Commerce, de l'élite des négociants intelligents de notre ville.

Mais il est un fait qui a dû frapper comme nous beaucoup de nos lecteurs, c'est que la section des nouveautés de la Chambre de Toronto, a discuté et résolu le problème si ardu des crédits, tandis que faute d'une subdivision semblable du travail, notre Chambre de Commerce n'a encore rien fait de pratique dans cette direction.

Nous soumettons ces considérations au conseil et aux membres en général de la Chambre espérant qu'ils voudront bien prendre en bonne part notre ingérence dans les affaires de leur association et, sans tenir compte de l'humble origine de nos suggestions, voir s'ils ne pourraient pas en tirer quelque chose.

Ceux de nos lecteurs qui reçoivent des consignations trop encombrantes pour leurs magasins, devraient les mettre en entrepôt chez MM. C. Bryson & Fils, 17, 19 et 21 rue Saint-Nicolas. MM. Bryson & Fils ont aussi un entrepôt en douane et recevront les marchandises sujettes aux droits à un taux d'emmagasinage très réduit.

LE CHEMIN DE FER DE LA RIVE SUD

Le conseil de la Chambre de Commerce du District de Montréal vient de nommer un comité qu'elle a chargé d'étudier le projet de faire construire par le gouvernement fédéral une voie ferrée partant de Lévis et longeant la rive sud du St-Laurent, jusqu'à Sorel et de pousser en suite cette ligne jusqu'à Montréal en utilisant la voie de Montréal à Sorel.

Il y a beaucoup à dire en faveur de ce projet. Les paroisses de la rive sud, depuis Lévis jusqu'à Valleyfield sont des plus vieilles et des plus riches paroisses du pays; et tandis que l'on construisait, partout ailleurs, des chemins de fer d'intérêt général ou local, on les laissait dans l'abandon, privées de communications avec les centres commerciaux après la cloture de la navigation. A peine si on daignait, à deux endroits, leur donner un embranchement local, avec un train par jour, atteignant Montréal après un projet double de la distance en ligne droite.

La construction d'une ligne à travers les paroisses des comtés de Richelieu, d'Yamaska, de Nicolet, de Lotbinière, etc., serait, au point de vue seul du trafic local, une entreprise payante; à plus forte raison si cette ligne pouvait servir à transporter les expéditions de l'Ouest dirigées sur Halifax et St-Jean, par l'Intercolonial.

L'acquisition par le gouvernement de la section du Grand-Tronc allant de la Jonction des Chaudières à la Rivière du Loup, la tête de ligne primitive de l'Intercolonial, a été faite dans le but de donner un terminus réel à cette ligne et les mêmes raisons qui ont décidé le gouvernement à faire cette acquisition militent au-

jourd'hui, et avec autant de force, en faveur du prolongement par la rive sud jusqu'à Montréal.

Avec son terminus à Montréal, l'Intercolonial se trouverait en position de s'assurer de tout le trafic à destination de la Nouvelle-Ecosse, à l'exception peut-être

de celui que le Pacifique pourra transporter sur sa ligne courte et qui, dans tous les cas, serait perdu pour la ligne du gouvernement. A Montréal, il pourra traiter directement avec le Grand-Tronc ou avec le Pacifique, selon que les conditions de l'un ou de l'autre seront plus avantageuses, pour le transport à l'Ouest des charbons de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick. En un mot, au lieu d'être pour ainsi dire le tributaire d'une seule grande ligne avec laquelle il a un raccordement, il se trouvera en position de traiter d'égal à égal, d'imposer ses conditions ou de discuter celles qu'on lui proposera; il aura une tête de ligne, à la jonction du Pacifique, du Grand-Tronc, à la tête de la navigation de lacs, et au centre du commerce et de l'industrie du pays.

Voilà un des côtés de la médaille; mais comme, pour éviter toute déception, il est bon d'envisager un projet de ce genre sur toutes ses faces, il faut constater quelles sont les objections qui peuvent être soulevées et quelles réponses on pourrait y faire.

D'abord quant au coût, nous croyons qu'il serait assez modéré; l'établissement de la voie coûterait certainement moins que sur l'autre rive en œuvres d'art, ponts, pontceaux, remblais, etc., car il y a moins de grandes rivières à traverser; et le terrain est plus uni. Et puis les travaux de chemins de fer coûtent aujourd'hui moins cher qu'alors. Et enfin les municipalités à traverser souscriraient sans doute libéralement pour venir en aide à l'entreprise.

On dira aussi, sans doute, que le gouvernement a déjà trop de l'Intercolonial et qu'il songe à le vendre. On peut répondre à cela que si l'Intercolonial ne paie pas ses dépenses aujourd'hui, il n'est pas prouvé que, avec les nouveaux débouchés et les nouvelles sources de trafic qu'il acquerra en venant à Montréal, il ne ferait pas beaucoup mieux qu'aujourd'hui. C'est le contraire qui est le plus plausible. Quant à vendre l'Intercolonial, nous ne croyons pas que le gouvernement y songe; cette voie ferrée a son utilité nationale; elle a été construite en exécution d'un engagement pris lors de la Confédération des provinces, et la vente serait considéré, par nos concitoyens des provinces maritimes, comme une violation de cet engagement.

Que les municipalités intéressées à l'exécution du projet que nous venons d'étudier se mettent donc à l'œuvre activement; qu'elles fassent agir leurs députés; qu'elles pétitionnent le gouvernement, et surtout qu'elles souscrivent libéralement et la chose sera au trois-quarts faite.

Tout le monde connaît les produits de la grande maison Armour, de Chicago; les saindoux, surtout, sont universellement connus, estimés, et se vendent avec la plus grande facilité. Nous conseillons

donc à nos lecteurs de demander à leur fournisseur les graisses d'Armour, ainsi que ses viandes en boîtes, les plus délicieuses des conserves de viandes sur le marché.

BEURRERIES DE MONTMAGNY

Il a paru en janvier dans le "Prix-Courant" un article sur la Société de fabrication de beurre et fromage de la ville de Montmagny, un article écrit sans doute sur des informations inexactes ou insuffisantes.

A la suite d'une première assemblée, l'inexpérience d'un comptable avait rendu il est vrai toute reddition de compte impossible. Il a été nécessaire de rétablir à neuf l'état des recettes et dépenses de la société, et aujourd'hui nous pouvons donner une idée exacte de la situation.

La société a pour vingt-cinq mille piastres d'actions qui ont été payées au frais.

Elle est endettée de deux mille cinq cent piastres dans les banques.

Ce montant est deux fois couvert par des obligations des associés, déposées au bureau de direction. Le dividende a payé aux actionnaires est de 14 0/10, et il a été résolu de le dépenser en améliorations nouvelles.

Dix-sept ou dix-huit beurrieres seront en opérations cet été. Une marche déjà à Lotbinière et reçoit une quantité de lait surprenante pour la saison.

La société a réélu à sa dernière assemblée pour président M. N. L. Duhaime, son principal actionnaire. J. de L. Taché, vice-président, F. I. Leblanc secrétaire trésorier, M. N. L. Duhaime conserve la gérance de la société. Il lui a été adjoint pour inspecteur et comptable, M. P. Garrigue, un fabricant instruit qui a fait ses preuves.

Le fonctionnement de la société, organisé sur des bases nouvelles, fournies par l'expérience d'une première année, ne laissera en rien à désirer et est énormément simplifié.

COMMUNIQUÉ.

N. B. des fabricants et hommes de peine trouveront à s'engager en s'adressant au bureau de la Société, à St Thomas de Montmagny.

La maison Hislop, Meldrum & Cie, Nos 235 à 239, rue des Commissaires, est celle qui place sur notre marché le plus de produits de la ferme, patates, œufs, volailles, lard, graisse, beurre, fromage, etc. Tous les commerçants qui ont fait des consignations à cette maison en sont parfaitement satisfaits et nous pouvons la recommander en toute sécurité à nos abonnés de la campagne.

L'ECONOMISTE FRANÇAIS

PARTIE ECONOMIQUE

Le contrôle du budget et la nécessité de lumière les attributions de l'Etat, p. 385.

Une nouvelle forme du socialisme d'Etat; la loi sur les accidents, p. 387.

Le Royaume de Siam: pays, coutumes, commerce, influence des nations européennes, p. 389.

La Banque Impériale d'Allemagne, p. 391.

Une nouvelle application de l'assurance, p. 393.

Lettre d'Angleterre: le marché Monétaire et la liquidation de fin de mois; l'augmentation des recettes des chemins de fer depuis le 1er janvier; l'expropriation des câbles sous-marins entre l'Angleterre et le continent; l'émigration anglaise dans la République Argentine; les écoles primaires du soir; les syndicats et l'association des chambres de commerce du Royaume-Uni, p. 395.

Lettre d'Egypte: le commerce extérieur de l'Egypte en 1888, p. 397.

Le projet de loi sur les téléphones, p. 399.

Correspondance: la Société coopérative pour le charbon à Roubaix, p. 399.

Revue économique, p. 400.

Nouvelles d'outre-mer: Niagara, République Orientale, p. 400.

Tableaux comparatifs des importations et exportations de marchandises pendant les deux premiers mois des neuf dernières années, des importations et exportations de métaux précieux de la navigation et du rendement des droits de douane pendant les années 1889, 1888 et 1887.

PARTIE COMMERCIALE.

Revue générale, p. 401.—Sucres, p. 403.

—Alcools, p. 403.—Prix courant des métaux sur la place de Paris, p. 404.—Cours

des fontes, p. 404.—Correspondances particulières: Lyon, Bordeaux, le Havre, Marseille, p. 404.

REVUE IMMOBILIERE

Adjudications et ventes amiables de terrains et de constructions à Paris et dans le département de la Seine, p. 405.

PARTIE FINANCIERE

Banque de France; Banque d'Angleterre; Tableau général des valeurs; Marché des capitaux disponibles; Rentes françaises; Obligations municipales; Obligations diverses; Actions des chemins de fer; Institutions de Crédit; Fonds étrangers; Valeurs diverses; Assurances; Renseignements financiers; Recettes de la Compagnie Parisienne du Gaz, des Omnibus de Paris, des Voitures de Paris, de la Compagnie Française de Tramways et du Canal de Suez; Changes; Recettes hebdomadaires des chemins de fer, p. 406 à 414.

L'abonnement pour les pays faisant partie de l'Union postale est: un an, 44 francs, 6 mois 22 francs.

S'adresser aux bureaux; Cité Bergère, 2, à Paris.

COMPTOIR DE LIQUIDATION

Résultat des opérations de la semaine terminée le 18 avril 1889:

DATES.	BORDEREAUX.	BALANCES.
12 avril 1889	1,202,832	200,486
13 "	1,247,236	150,732
15 "	783,179	94,895
16 "	1,438,059	178,217
12 "	1,587,109	204,829
13 "	1,460,422	145,491

Totaux.....\$7,718,837. 974,650

Sem. précéd. 8,448,312 1,454,300

Sem. terminée le 21 mars... 7,769,985 1,099,202

PH. GIGUERE

COUVREUR ET PLOMBIER

326 Rue Saint-Laurent

Ordres exécutés promptement. Prix modérés. Satisfaction garantie.