

mande que l'Inspection du beurre, du poisson, des huiles de poisson, du pétrole, du cuir et des peaux, des alcalis et des comestibles y compris le lard et le bœuf, soit obligatoire; mais que l'inspection de la farine, du saindoux, du fromage et des grains de toutes sortes ne soit point obligatoire.

Par la Chambre de Commerce de Toronto,

Qu'une requête soit adressée au gouvernement de la Puissance en faveur d'une distribution gratuite des lettres dans les cités et les villes.

Que la base de la cotisation municipale dans les cités et les villes soit considérée.

Qu'il est nécessaire de faire passer une loi générale pour la prévention des incendies dans les cités, les villes et les ports.

Par la Chambre de Commerce de St. Jean, Q.

Que cette chambre s'objecte à l'insertion dans la *Gazette Officielle* seule des annonces concernant les ventes de terres et autres affaires d'un intérêt local, et qu'à l'avenir les annonces soient aussi insérées dans les journaux locaux publiés dans ou près des localités où les propriétés à vendre sont situées.

Tel est le programme. On avouera qu'il est immense et qu'il touche aux plus chers intérêts du pays en général.

Si de nouvelles suggestions arrivent avant la réunion de la Chambre, un programme supplémentaire sera publié.

La route du Chemin de fer du Pacifique.

Nous reproduisons ci-dessous un excellent article du *Métis* de Winnipeg intitulé: "*Pembina, premier terminus du Pacifique canadien*," dans lequel on admet sans réserve et l'on corrobore les idées que nous avons émises au sujet de la route du chemin de fer du Pacifique, et de l'erreur que l'on commettrait si l'on bâtissait cette voie ferrée au nord du lac Supérieur.

Ce que nous avons dit de la route du Pacifique a été généralement approuvé par le public et nous espérons que le gouvernement y concourra aussi.

Le sujet a été placé sur le programme officiel de la prochaine convention annuelle de la Chambre de Commerce de la Puissance et nous espérons qu'il y sera traité d'une manière approfondie. Le commerce du pays est extrêmement intéressé à ne pas voir gaspiller une somme de \$40,000,000 à construire 700 milles de chemin de fer dans un pays impraticable, quand il existe une ligne parallèle de navigation et une ligne parallèle de chemin de fer au sud du Lac Supérieur, et sans autre motif que le nouveau chemin se trouverait sur le territoire britannique.

Personne ne méconnaîtra l'intérêt qu'il y aurait à nous relier au réseau de chemins de fer américains au sud du Sault Ste. Marie.

Qu'on le veuille ou non, le Canada doit rester voisin des États-Unis et notre politique doit être de multiplier au lieu d'affaiblir les liens d'intérêt qui nous unissent.

Voici l'article du *Métis* :—

Une excellente revue commerciale publiée à Montréal, *Le Négociant Canadien*, étudie dans ses dernières livraisons la question du chemin de fer Pacifique canadien. Nous faisons aujourd'hui un extrait de son article du 21 Novembre dernier que nous recommandons à l'attention de nos lecteurs. Non pas que toutes les données de l'auteur sur la condition géographique du Nord-Ouest soient exactes, mais son idée fondamentale est pleine de vérité et de sens commun. Avec plus de connaissances exactes sur notre pays, le rédacteur du *Négociant* loin d'affaiblir sa thèse, l'eût au contraire fortifiée de beaucoup et rendue presque évidente.

Ainsi, par exemple, il est un fait nié ici par personne, c'est que la construction de cette partie du Pacifique Canadien entre le Lac Supérieur et la vallée de la Riv. Rouge serait des plus difficiles. Très peu ou point de colonisation possible, un climat glacial, une vaste zone non interrompue de cours d'eau et de rochers magnifiques, telle est cette région décrite par Mgr. Taché dans son ouvrage sur le Nord-Ouest.

Ce grand chaînon du chemin de fer Pacifique Canadien sera donc certainement le dernier construit, s'il l'est jamais. En supposant même qu'il le soit au plus tôt, l'entretien de la ligne, les frais de roulage et l'incertitude du transport seront tels, qu'à moins d'une subvention énorme du gouvernement, il sera impossible au cultivateur et au négociant de payer les prix demandés pour l'expédition ou l'importation de leurs articles.

Nous payons aujourd'hui de 4 à 4 1/2 cents la livre le fret de toute marchandise ordinaire expédiée de Montréal ou Toronto à Fort Garry. La moyenne de temps pris pour effectuer ce transport est de cinq à six semaines, et le colis se transborde sept ou huit fois sur le parcours le plus direct.

Parti de Montréal il passe par Collingwood ou Sarnia, débarque à Duluth, est acheminé par voie ferrée jusqu'au terminus du *Northern Pacific* sur la Rivière Rouge, est remis à bord des bateaux de cette dernière rivière et commence une navigation longue, chancelante et des plus précaires, jusqu'à ce qu'enfin il arrive au Fort Garry. L'asse-t-il par Milwaukee et St Paul, le trajet est alors plus considérable, sinon plus cher.

Et cependant quelque coûteux que soit aujourd'hui ce tarif, quelque long que soit le trajet, quelle que soit la durée du transport, ce n'est rien en comparaison de ce qui existait il y a deux ans.

Or, supposons maintenant le *Northern Pacific* construit jusqu'à Pembina, et il le sera en 1873; supposons en outre que le

Pacifique Canadien vienne là, faire sa première soudure avec les réseaux américains suivant la lumineuse idée du *Négociant*: non-seulement le Nord-Ouest à nous, se trouve à faire un pas immense, mais la construction du Pacifique Canadien lui-même devient chose facile et toute naturelle.

D'entreprise politique, le projet devient une belle et bonne affaire commerciale. En effet dès la première année de son ouverture dans Manitoba, ce chemin commence à réaliser de gros bénéfices. Bien plus, à mesure qu'il avance, il devient lui-même l'instrument le plus puissant de la colonisation et du progrès dans le pays qu'il parcourt, et ce n'est plus une solitude qu'il traverse, mais des provinces qu'il fonde. Car, ne l'oublions pas, c'est par la voie des États-Unis, c'est par Duluth ou St Paul que nous arrive ici l'immigration comme la marchandise. C'est pénible à avouer sans doute pour notre patriotisme et la route Dawson, mais c'est la pure vérité.

L'idée du *Négociant* est donc non-seulement juste et vraie en théorie, mais elle l'est tout autant dans la pratique.

D'ailleurs, ce n'est pas autrement que nous envisageons ici cette question qui touche à la partie la plus vitale de la prospérité de tout l'Occident de la Confédération anglaise de l'Amérique du Nord. Pour s'en convaincre, on n'a qu'à consulter la liste des bills réservés à chaque session pour l'approbation d'Ottawa, et l'on y verra nombre de chartes demandées et obtenues pour la construction de chemins de fer dans la Province ayant tous l'embina pour point de départ.

Acte concernant la Faillite, 1869

Dans l'affaire de

ZOEL, alias ZOEL FOREST, de la Cité de Montréal, commerçant.

FAILLI.

Je, soussigné, L. JOS. LAJOIE, de la Cité et du District de Montréal, ai été nommé Syndic dans cette affaire.

Les créanciers sont requis de produire leurs réclamations à mon Bureau, sous un mois, et sont aussi par le présent notifiés de se réunir à mon bureau, No. 97, Rue St. Jacques, en la Cité de Montréal, Lundi le vingtième jour de Janvier 1873 à 3 heures P. M., pour l'examen du Failli et pour l'arrangement des affaires de la Faillite en général.

L. JOS. LAJOIE,
Syndic.

Montréal, 20 Décembre 1872.

12-13

Acte concernant la Faillite, 1869

Dans l'affaire de

SYLVESTRE BONNEVILLE et ALFRED GARIÉPY, commerçants de la Cité de Montréal, et y faisant affaires ensemble, en société comme tels, sous la raison sociale de BONNEVILLE & GARIÉPY.

FAILLIS.

Les faillis m'ont fait une cession de leurs biens et effets, et les créanciers sont notifiés de s'assembler à sa place d'affaires No. 62 Rue Commune dans la Cité de Montréal, Samedi le quatrième jour de Janvier 1873 à onze heures avant-midi pour recevoir l'état de ses affaires, et nommer un Syndic.

L. JOS. LAJOIE,
Syndic *par interim*.

Montréal, 16 Décembre 1872,

11-12