

Le Négociant Canadien

MONTREAL, JEUDI, 6 FÉVRIER 1873.

NOUVELLE IMPORTANTE.

Le *Monetary Times* de Toronto nous apporte une nouvelle d'une gravité considérable et dont nous lui laissons toute la responsabilité. Il paraîtrait que dans le but d'arrêter le courant d'exportation des métaux précieux, qui a causé une crise si sérieuse il y a quelques mois et qui peut se renouveler d'un moment à l'autre, et pour absorber les billets de la Puissance qui peuvent être présentés aux bureaux du trésor en échange de numéraire, le gouvernement a résolu de vendre aux banques pour les remises du printemps des traites au montant de \$2,500,000. Ces traites seraient vendues à crédit et l'on suppose que le gouvernement jetterait dans cette opération des titres de l'emprunt du chemin de fer du Pacifique. On donne à M. King, de la Banque de Montréal, le crédit de cette nouvelle idée.

Nous ne savons rien de ce projet, mais s'il existait, il révélerait un état de choses très grave.

C'est pourquoi nous nous abstenons de commentaires jusqu'à ce que la nouvelle soit pleinement confirmée.

Chemin de fer du Pacifique.

Nous apprenons avec le plus vif plaisir que le contrat pour la construction du chemin de fer canadien du Pacifique est sur le point d'être signé. Tous les arrangements sont terminés et les difficultés qui un moment menaçaient de devenir sérieuses, ont été aplanies. Les deux compagnies incorporées à la dernière session ayant failli d'offrir des conditions acceptables et une entente ayant été reconnue impossible, le gouvernement a dû se servir des pouvoirs extraordinaires que le Parlement lui avait accordés, de créer une nouvelle compagnie et de prendre avec elle des arrangements. Après de longues négociations, les bases du contrat ont été arrêtées comme suit : Des livres seront ouverts dans les diverses provinces de la confédération pour la souscription du stock en proportion de la population de chacune d'elles. Les directeurs provisoires seront aussi en proportion de leur population respective. Un million de dollars a été déposé entre les mains du Receveur-Général préalablement à la conclusion du contrat. Voici maintenant les noms des directeurs provisoires de la compagnie organisée par le gouvernement et qui construira le chemin du Pacifique :

Ontario :—Le major Walker, de London ; M. Walter Shanley, ingénieur, de Prescott ; le colonel Cumberland, ingénieur, de Toronto ; M. Donald McInnes, industriel et marchand, d'Hamilton, et M. Sandford Fleming, ingénieur, Ottawa.

Québec :—Sir Hugh Allan, de Montréal ; M. J. B. Beaudry, marchand, de Montréal ; l'Hon. J. O. Beaubien, commissaire des Terres de la Couronne, Québec, et M. Robert N. Hall, avocat, de Sherbrooke.

Nouvelle-Ecosse :—L'Hon. A. G. Archibald, d'Halifax, ex-lieutenant-gouverneur de Manitoba.

Nouveau-Brunswick :—M. F. R. Burpee, ingénieur et vice-président du chemin de fer européen et nord américain.

Manitoba :—M. Andrew McDermot, marchand, de Winnipeg.

Colombie :—Hon. Dr. Helmicken.

A leur assemblée de mercredi, Sir Hugh Allan a été élu président, le major Walker, vice-président, et l'Hon. J. J. C. Abbott, conseil.

Le bureau se réunira demain dans la capitale, et il est entendu que le contrat sera alors signé. Sir Hugh Allan, MM. Archibald, Abbott et Walker partiront vers la fin de février pour Londres afin de prélever les fonds nécessaires à l'exécution de cette vaste entreprise.

Chambre de Commerce de Toronto.

La Chambre de Commerce de Toronto a eu son assemblée générale annuelle vendredi dernier. Nous cueillons les faits suivants dans le rapport soumis par le bureau de direction. Les importations dans le port de cette ville ont été comme suit pour les années 1872 et 1871 respectivement :

1872.....	\$14,494,192
1871.....	11,556,056

Augmentation..... \$ 2,938,136

Voici le montant des droits qui y ont été perçus dans le cours de ces deux années :

1872.....	\$1,844,080.19
1871.....	1,697,601.23

Augmentation..... \$ 246,478.96

Le rapport parle des progrès réalisés dans la construction des chemins de fer Toronto, Grey et Bruce ; Wellington, Grey et Bruce, Toronto et Nipissing ; Northern ; Credit Valley et Fenelon's Fall qui ont tous Toronto pour objectif et qui contribuent déjà pour une large part à sa prospérité. La chambre a passé une résolution de regret du départ de M. Robert Spratt pour Montréal et lui souhaitant succès et prospérité dans notre ville.

L'échevin Thompson a été élu président et M. W. S. Howland, vice-président de la

Chambre de Commerce de la Puissance, vice-président.

La question du transport.

Dans notre dernier No., nous disions un mot du désir général qui se manifeste aux Etats-Unis en faveur d'un traité de réciprocité avec le Canada. Le motif déterminant qui paraissait animer nos voisins, était l'intérêt qu'ils reconnaissaient avoir dans la libre navigation et l'élargissement des canaux canadiens. Dans son discours prononcé devant l'association agricole de l'Iowa, le gouverneur Carpenter s'était énergiquement prononcé sur ce point et la *Tribune* de Chicago lui faisant écho, publiait un article vigoureux sur le même sujet.

Nous trouvons dans le même journal d'une date plus récente un discours du gouverneur Bross de Chicago, en présence de l'association industrielle de l'Iowa, spécialement sur la nécessité de créer de nouveaux moyens de transporter sur les divers marchés du monde, le surplus de la production des Etats du nord-ouest. Ce surplus est déjà si considérable et les frais de transport jusqu'aux ports de mer si écrasants que le blé d'inde sert de combustible.

Que sera-ce donc dans quelques années, si l'augmentation de la population et le développement des ressources de ce vaste territoire, continuent dans les mêmes proportions que depuis 1860 ? Le territoire proprement dit du nord-ouest américain possède une superficie de 700,000 milles carrés, égale à 14 fois celle de l'Ohio. Or tous ceux qui en connaissent quelque chose, savent que le climat et le sol sont supérieurs à ceux de ce grand Etat.

Si l'on veut se faire une idée de la rapidité du développement de ce territoire, on n'aura qu'à remarquer que la population des six Etats de l'Illinois, de l'Iowa, du Kansas, du Minnesota, du Nebraska et du Wisconsin qui, était en 1860 de 3,470,459 habitants atteignait en 1870 5,613,451 habitants, soit une augmentation de 64 p 100 en 10 ans, malgré une guerre civile désastreuse. En supposant une progression semblable jusqu'à 1900, c-à-d. durant 28 ans, leur population serait alors de plus de 30,000,000 d'habitants.

Si l'on veut d'autres éléments de comparaison, l'on constate que la population de Chicago qui en 1860 n'était que de 111,214 âmes en comptait 298,977 en 1870 ; les chemins de fer qui à la première date ne comptaient qu'une longueur de 4,350 milles en avaient 10,422 en 1870. Ce rapide développement des chemins de fer ne sert qu'à promouvoir la coloni-