

Le Négociant Canadien

MONTREAL, JEUDI, 23 OCTOBRE 1873.

AUX RETARDATAIRES.

Nous rappelons à ceux de nos abonnés qui nous doivent des arrérages que l'envoi du *Négociant* sera suspendu au 1 novembre pour tous ceux qui à cette date ne se seront pas acquittés à notre égard jusqu'à la fin de la seconde année de publication. A eux d'y voir sans retard,

Avis à ceux qui renvoient le journal.

Nous avons reçu quelques numéros du *Négociant Canadien* qui portaient seulement le mot *refusé*, sans aucune indication du nom ou de la résidence de la personne qui refuse. On comprend que cela ne signifie rien et qu'il est indispensable de donner à la fois son nom et son adresse au complet.

LE BÉNÉFICE DES ANNONCES.

Nous avons eu connaissance cette semaine d'une transaction amenée par une annonce insérée dans le *Négociant Canadien* qui a donné à l'annonceur un bénéfice clair de \$300

En voilà un à qui il ne coûtera pas de payer son abonnement et le prix de son annonce.

La Commission du Havre de Québec.

La réorganisation de la commission du Havre de Québec paraît avoir introduit un sang nouveau et plus vif dans cette corporation. Les membres qui la composent discutent les mesures nécessaires pour donner aux ports de Québec et de Lévis l'importance qu'ils devraient avoir.

A l'une de ses premières séances, M. J. H. Grant a amené devant la Commission la question de la construction d'un bassin de radoub. La Commission s'en est de suite emparée et a décidé de faire immédiatement les demandes nécessaires pour assurer l'exécution de ce projet d'une si grande importance pour ce Havre et pour toute la Puissance. Des délégués ont été nommés pour se rendre à Ottawa et demander au gouvernement un octroi de \$100,000 pour cette fin. En même temps, la Commission doit adresser au gouvernement un impérial un mémoire pour lui demander le bonus de £20,000 sterling offer. Il y a quelques années pour la construction d'un bassin de radoub dans

l'Amérique anglaise. Si la Commission réussit dans ses démarches, elle fournira la balance du coût des travaux et il y a lieu d'espérer que ce projet sera mené à bonne fin.

L'*Echo de Lévis* attend beaucoup de cette mesure si elle est mise à exécution et il écrit :

La construction de ce bassin de radoub devra avoir une influence considérable sur le développement du commerce maritime de la Puissance, et le gouvernement fédéral ne devra hésiter à donner l'octroi demandé. Depuis quelques années, notre maritime marchande a fait d'immenses progrès, et nous a placé au troisième rang parmi les puissances commerciales. Il importe donc que nous fassions tout ce qui est en notre pouvoir pour faciliter ce développement progressif qui, d'après toutes les apparences, devra s'accroître de plus en plus d'ici à quelques années.

Jusqu'ici les vaisseaux en fer n'ont pu être réparés à Québec ni en aucun endroit de la Puissance, à cause de l'absence d'un bassin pour les recevoir. Il ne se passe pas de saison cependant qu'il n'arrive aux vaisseaux qui visitent notre port, des accidents graves, soit par suite de collision, ou autres causes. Alors ces vaisseaux ne pouvant être radoubés ici, y reçoivent quelques réparations insignifiantes, qui les mettent en état de traverser la mer et sont conduits dans les bassins de Liverpool. Pendant ce temps-là, ils perdent leur chargement, la traversée est grande et dispendieuse, circonstances qui doublent les pertes des propriétaires. Cet inconvénient a été sensible, surtout ces dernières années, où, grâce à un concours de malheureuses circonstances, les accidents aux vapeurs océaniques ont été d'une fréquence alarmante. Le nombre de ces vaisseaux augmentant maintenant chaque année, avec les facilités que le St. Laurent donne au commerce de l'Ouest, c'est une raison de plus de ne pas retarder l'exécution de travaux devenus déjà indispensables.

Puis à part l'avantage et les facilités qu'ils offriront au commerce, il y a les bénéfices que nous retirerons de l'industrie elle-même. Ces travaux donneront de l'emploi à un grand nombre d'ouvriers pendant au moins deux ou trois saisons de l'année ; la réparation des vaisseaux nécessitera la confection d'ouvrages en fer que l'on fera exécuter dans nos usines et nos manufactures ; et ce sera chaque année autant de sommes d'argent considérables qui seront dépensées dans le pays au lieu de l'être à l'étranger. La confection des travaux devra coûter à elle-même la jolie somme de un demi-million qui sera répandue exclusivement parmi notre classe ouvrière. Cela seul suffirait pour exciter notre convoitise.

Les journaux de Québec parlent fortement dans le même sens. Mais il est un point sur lesquels ils ne s'accordent nullement, c'est celui de l'endroit où ce bassin sera construit. Le *Canadien* propose la Rivière St. Charles qui est combattue

dans les termes suivants par l'*Echo de Lévis*, qui doit avoir quelqu'autre poste à recommander.

Le *Canadien* se prononce en faveur du lit de la Rivière St. Charles, et attire l'attention de la Commission sur les avantages qu'elle trouverait à construire à cet endroit le bassin de radoub. Nous ne voulons pas discuter sur la préférence de notre confrère, mais nous savons qu'un bon nombre de commissaires trouveront à son plan de sérieux inconvénients. Ils voient une objection très-grave dans l'énorme quantité de glaces qui s'amoncèlent chaque hiver dans le lit de la Rivière St. Charles. Ces énormes banquises, resserrées lors de la débâcle dans le lit étroit de la rivière, et ne trouvant pas une expansion suffisante, s'écrasent sur les rives, et ne se dégagent jamais sans laisser de traces sérieuses de leur passage. Cette pression est d'une force telle que rien n'y résiste, et que l'effet s'en fait sentir, d'une manière sensible, sur tout ce qui est un obstacle à la libre expansion de la glace. On remarque que des quais remplis de pierres et d'une grande solidité, éprouvent au centre une dépression considérable produite par cette pression extérieure ; cette dépression démontre que tous les travaux en bois, de quelque solidité qu'ils soient travaillent sous l'effort de la glace, pour nous servir de l'expression usitée en pareil cas.

La rivière St. Charles est à part cela, l'endroit du Havre le plus longuement fermé à la navigation. Les vaisseaux n'y entreiraient et n'en sortiraient jamais après le 15 décembre et avant les premiers jours de mai. Or ceci est un inconvénient extrêmement grave. Il est très important que les vaisseaux retenus tar l'en automne pour subir des réparations puissent reprendre la mer avant la fermeture de la navigation, ou au moins aussi à bonne heure que possible le printemps. Il y a dans les limites du Havre un endroit, le chantier Patton, à l'anse des sauvages, qui tout en offrant à d'autres égards les mêmes avantages, croyons-nous, que la rivière St. Charles, serait à ce point de vue beaucoup plus propice. En règle générale, la navigation y est régulièrement ouverte depuis le commencement d'avril jusqu'aux premiers jours de janvier, et très-souvent, même lorsque le pont s'arrête devant la ville, la navigation reste ouverte d'un bout de l'année à l'autre. Cet endroit offre de plus l'avantage d'être entièrement à l'abri de la débâcle, les glaces étant portées par le courant sur la rive Nord et à l'extrémité Ouest de l'Île d'Orléans. C'est là que les vaisseaux, détenus dans les glaces en automne dans le bas du fleuve, viennent chercher un refuge au printemps dès qu'il leur est possible de remonter le fleuve. Voilà sans doute des considérations qui devront être pesées par la Commission du Havre.

Nous ne voulons pas soulever de questions locales, Tout ce que nous désirons, c'est que la Commission, comme nous le disions tout à l'heure, fasse ses améliorations dans l'intérêt général du Havre, et non dans l'intérêt d'une localité. Qu'elle choisisse des ingénieurs compétents, et désintéressés, qu'elle leur fasse faire une