

changements qui peuvent survenir encore dans la marine marchande d'ici à quelques années ? Si nous faisons dès aujourd'hui les frais d'un service de steamers rapides sur le modèle de ceux qui existent, notre équipement à cette enseigne serait probablement tout à fait démodé dans cinq ans, et, coûte que coûte, il nous faudrait moderniser cet équipement. Ne vaut-il pas mieux attendre et profiter de l'expérience et des plans définitifs des autres ?

D'un autre côté, le chemin de fer de Québec à Parry Sound semble s'acheminer rapidement vers son parachèvement, et à mon humble avis, pour cette raison, il est plus sage pour les Québécois de s'occuper de lui pour le moment.

Ce chemin de fer, qui aura son terminus à Québec, est destiné à rendre un service inappréciable à la province de Québec et à celle d'Ontario. Depuis Québec jusque sur les bords du lac Huron, les deux provinces auront à leur disposition deux chemins de fer pour la circulation des voyageurs et des marchandises. Dans une bonne mesure, il détruira tout danger de monopole, fera baisser les tarifs, et provoquera des améliorations dans le service ; tout en établissant un état de choses aussi désirable, il développera le trafic, ouvrira dans Ontario un vaste territoire resté jusqu'ici inexploité, parce qu'il n'était pas facilement accessible, et ne pourra manquer de créer une importante diversion dans le commerce américain des lacs, auquel il offrira un raccourci de plus de 800 milles dans le trajet de Liverpool, sur les voies que l'on utilise présentement. Tout ce qu'on peut reprocher à la future grande voie de 510 milles est de ne pas être située un peu plus au nord dans l'intérêt de la colonisation du pays, mais il était bien difficile aux initiateurs du projet de lancer dans le public, de présenter aux gouvernements une entreprise nouvelle.

Pour arriver au but, ils ont dû profiter des tronçons de voie déjà construits, quitte à les relier ensemble par la construction de deux bouts de chemin, l'un de 35 milles et l'autre de 75 milles de longueur. Ils ont eu d'ailleurs jusqu'ici assez de difficultés à faire bien venir chez les autorités la construction de ces 110 milles de voie ferrée.

Le "Québec et Parry Sound" est destiné à être un puissant auxiliaire du Pacifique. Lui seul peut commander une fraction notable du trafic des lacs américains, et pour peu que cette fraction de trafic prenne certaines proportions, les ports de Montréal, de Trois-Rivières et de Québec, tels qu'ils sont, ne pourront pas suffire à l'expédition du fret ; il va leur falloir augmenter singulièrement leurs outillages respectifs.

La nouvelle voie ferrée aura donc sur notre économie commerciale une influence bienfaisante qu'il est fort difficile d'estimer à l'heure présente, mais qui fera bel et bien l'affaire de tout le pays et même des gens qui, aujourd'hui, le regardent de mauvais œil et voudraient faire passer pour chimériques ceux qui s'occupent d'en activer le parachèvement.

En sa qualité de terminus oriental de cette future artère, la ville de Québec est directement intéressée à son succès, et quand le moment sera venu pour elle de lui prêter main-forte, espérons qu'elle ne se fera pas trop tirer l'oreille pour lui ouvrir son porte-monnaie.

Chambre de Commerce de Québec

Le conseil de la chambre de commerce a siégé, cette semaine. Étaient présents, MM. E. B. Garneau, président, F. N. Berlinguet, M. Joseph, P. J. Bazin, J. E. Martineau, Chs. E. Roy, J. H. Gignac et G. Tanguay.

Le conseil a eu à s'occuper d'une lettre d'un M. G. F. Saule qui a l'intention de former un syndicat à Québec pour la fabrication de clous et pointes à chausures M. Saule a eu des entrevues avec plusieurs propriétaires de cordonneries mécaniques ici ; il a eu bon accueil, mais l'entreprise n'en est encore qu'aux préliminaires.

Il y a quelque temps, le conseil se plaignait à la commission de classification du fret à Toronto que des compagnies de chemin de fer ici ignoraient complètement la réduction de tarif que la commission a décrétée l'automne dernier pour le transport des valises d'échantillons de commerce, en lui demandant si cette réduction avait été vraiment mise en vigueur. La commission a répondu au conseil que cette réduction était en force depuis le 15 Novembre dernier, qu'elle était de *un et une-demie 1ère classe*, au lieu de *double 1ère classe*, comme elle existait auparavant, et que toutes les compagnies de chemin de fer en avaient reçu avis.

La navigation du Saint-Laurent au mois de mars et au mois de décembre n'intéresse pas seulement les Québécois ou, disons mieux, les Canadiens. Un monsieur Friman Kahrs, de New-York, vient d'écrire au conseil, qu'il se met à la disposition de qui de droit pour soumettre les plans, devis et spécifications d'un steamer pour la navigation hibernale du Saint-Laurent et, le cas échéant, pour le construire. Le conseil lui a répondu que la question de la navigation d'hiver du Saint-Laurent était toujours sur le tapis, mais qu'elle n'avait pas encore fait assez de progrès pour que l'on songeât à la construction immédiate d'un bateau.

Imaginez que les malles qui viennent de New-York, et d'ailleurs, à l'ouest, à destination de Québec et arrivent à Montréal le samedi soir et le dimanche matin, restent à flâner chez vous jusqu'au lundi matin ; alors on se décide à nous les expédier. C'est-à-dire qu'elles mettent plus de temps à nous venir de Montréal qu'à vous être transmises de New-York. Pourquoi donc ne les expédierait-on pas par le train de dimanche l'après-midi à Québec ? Voilà ce que le conseil va demander au directeur général des postes à Ottawa.

La chambre fera tout probablement une excursion fin de mai ou commencement de juin prochain, pour l'avantage de ses membres exclusivement. Certes, le conseil, qui a décidé la chose, mérite assurément des félicitations. Rien comme une excursion, un dîner annuel, et toute autre démonstration sociale pour galvaniser l'intérêt, développer l'esprit d'union et redonner de la vigueur à une corporation.

Les chambres de commerce sur le continent, comme dans la vieille Europe, loin de négliger ces récréations, en provoquent l'occasion plusieurs fois l'an.

L'homme ne vit pas seulement de pain.

MARC BERNARD.

Ventes Enregistrées de Québec.

Pendant la semaine terminée le 9 février 1895.

QUARTIER JACQUES CARTIER

Coin des rues St-Ours et Colomb. Lot 1401, avec maison à deux étages, etc., terrain 33.10 x la profondeur entre les rues St-Ours et St-Jérôme. Mme Vve Ls. Elie Vaudreuil à Alphonse Deslauriers ; \$1,000 [93449].

Rue St-Valier. Lot 1294, avec maison, etc., terrain 43 x 131. Gaspard Rochette à Nazaire Fortier ; \$3,500 [93462].

Rue St-Valier. Lot 1906, avec maison, etc., terrain 36 x 60. Succession de Sir N. F. Belleau à Mme Vve Frs. V. La-croix ; \$1,475 [93486].

Rue du Pont. Lot 1540, avec maison de brique à deux étages, etc. Irénée Abel Fortin à Dame Mathilda Létourneau, épouse de Eugène Chartrain ; \$2,500 [93497].

Coin des rues Grant et Desprairies. Lot 1732, avec maison de brique à deux étages etc. John Edmund Murphy à John Bryson ; \$2,400 [93498].

QUARTIER ST-ROCH

Rue du Roi. Lot 861, avec maison, etc., terrain 43 x 56. Succession de Jules Bouchard à Onésime Chalifoux ; \$1,625 [93455].

Rue de Varennes. Lot 54, terrain 42.8 x 58.11. Succession de John Baile à Walter Sharpe ; \$133 33 [93482].

Rue Smith. Lots 30 et 31, terrains 42.9 x 62.3, chacun. Succession de John Baile à M. M. Drouin Frère & Cie ; \$266.67 [93483].

QUARTIER ST-JEAN

Rue Latourelle. Lot 3573, avec maison, hangar, etc., terrain 20 x 60. La Société de Construction Permanente de Québec à Thomas Gagnon ; \$432.60 [93459].

QUARTIER ST-PIERRE

Rue Sault-au-Matelot. Lots 2181 et 2182, avec maison de pierre, etc., terrain le 1er, 26.8 x 31.2 et le 2d, 28.6 x 55.1. Succession de Sir N. F. Belleau à James Duggan et al. ; \$750 [93464].

QUARTIER MONTCALM.

Rue Artillery. Lot 4038, avec maison, etc. La Corporation des Commissaires d'école protestante de la cité de Québec à Ferdinand Poitras ; \$900 [93487].

ST-SAUVEUR

Boisseau-Ville, rue Arago. Lot A25, avec bâtisses, etc. Joseph Vermette, fils à Alexandre Bélanger ; \$140 [93445].

Rue Jacques Cartier. Lot 737, avec maison, etc., terrain 20 x 60. Société de Construction Permanente de Québec à Edouard Rhéaume ; (rétrocession) [93448].

Rue St-Ignace. Lot 1510, avec bâtisses, terrain 40 x 60. Pierre Paradis et al. à Elzéar Vallerand ; \$100 [93454].

Rue Sauvageau. Lot 502, avec maison, etc. Mme Vve Charles Picard à Jean Roberge ; \$115 [93487].

Rue St-Ambroise. Partie du lot 133, avec bâtisses, terrain 51 x 80. G. W. Jolicœur à Mme Vve Louis Coté ; \$560 [93484].

Lot 2356, avec maison etc., (Castelcoucy), terrain 20 arp. 43 pch. 108 pd. en superficie. Succession de l'Honorable Jean Thomas Taschereau à l'Honorable F. W. Andrews ; \$6,000 [93489].