

Il est difficile, en l'absence de transactions, de donner un prix; en ce cas nous indiquons les limites entre lesquelles se débattent acheteurs et vendeurs qui ne s'entendent pas; de 91 à 101c rencontrent les vues opposées.

## BEURRE

### MARCHÉ ANGLAIS

MM. Marples, Jones & Co. nous écrivent de Liverpool le 22 fév. 1901 :

Sauf le beurre Danois de fantaisie tous les autres sont en baisse de 2s.

" Nous cotons :		s.	s.
Imitation crémieries, E.-U., choix.		62	à 66
Crémierie, frais, E.-U., choix, boîtes			
nominal		100	à 102
Irlande, choix, boîtes		00	à 00
Crémierie, canadien, choix, boîtes.		102	à 104
"  Irlande, choix, boîtes...		00	à 00
"  Danemark, en barils et			
sur choix.....		108	à 116
Australie, choix, en boîtes.....		102	à 106
Nouv.-Zélande do		108	à 116

### MARCHÉ DE MONTRÉAL

Le marché au beurre est moins ferme; les prix sont plus bas et pourront baisser encore si aux stocks actuels vient s'ajouter une production nouvelle importante. Les prix du beurre l'an dernier à pareille époque, ont atteint des prix de famine. On s'attendait à la campagne qu'un même état de choses se produirait à nouveau cette année, aussi y a-t-on fait des réserves qui commencent à sortir, les prix n'ayant pas avancé au gré des détenteurs.

Nous cotons de 22 à 22½c les meilleures qualités de beurre de crémierie.

## ŒUFS

MM. Marples, Jones & Co., nous écrivent de Liverpool le 22 février 1901 :

Il ne reste que fort peu d'œufs canadiens sur le marché par suite des fortes quantités d'œufs arrivant d'Irlande les prix sont plus faciles.

Nous cotons :		s	d	s	d
Œufs frais du Canada et des					
E.-U.....		5	4	à	6 0
"  conservés à la glycérine.		0	0	à	0 0
"  "  à la chaux....		8	10	à	9 4
"  "  frais d'Irlande.		8	10	à	9 4
"  "  du Continent.....		6	3	à	7 8

Le marché de Montréal a décliné mais se raffermirait avec le temps froid qui a réduit les arrivages. On paie de 19 à 20c les œufs frais et les œufs de Montréal valent de 14 à 15c et ceux d'Ontario de 13 à 14c. Les œufs mirés varient de 11 à 15c suivant choix.

## POMMES

MM. J. C. Houghton & Co, nous écrivent de Liverpool le 21 fév. 1901 :

On ne reçoit que fort peu de pommes américaines et canadiennes ce qui occasionne une hausse de 2s par quart.

Pommes	PRIX A L'ENCAN					
	Vendredi fév. 15	Lundi fév. 18	Mercredi fév. 20			
	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.	s.d.
<i>Canadiennes, barils.</i>						
Baldwin.....	14 0	22 0	14 9	20 0	15 0	21 0
Ben Davis.....	17 6	21 0	16 0	19 6	18 9	21 6
N. Spy.....	14 0	23 9	13 3	20 0	16 3	20 0
G. Russet.....	14 9	20 0	13 9	18 3	13 0	19 0
Seck.....	17 9	18 6				
Canada Red.....	15 0	15 6				
<i>Américaines.</i>						
Baldwin.....	11 6	17 9	9 3	17 3	12 9	19 6
Ben Davis.....	17 0	18 0	15 0	17 3	15 3	19 0
California						
Newtown Pippins	7 3	8 0	7 0	8 0	4 9	5 6

### ARRIVAGES

Arrivages pour la semaine finissant le	Barils.
19 fév. 1901.....	22148
Arrivages antérieurs depuis le 1er juillet 1900.....	722240
Total des arrivages au 19 fév. 1901.....	744388
Du 1er juillet 1899 au 19 fév. 1901.....	557898

## LÉGUMES

Les pommes de terre sont payées 43c les 90 lbs au char et on les détaille à 55c les 90 lbs. Les prix des haricots triés à la main sont

cotés de \$1.50 à \$1.55 par minot en lot de char complet.

On cote :

Salade, de Waterloo, 35c la doz.  
Salade de Boston, de \$1.00 à \$1.05 la doz.  
Tomates de Floride, \$5.50 la boîte de 6 casseaux.  
Choux, de \$1.00 à \$1.25 le quart.  
Carottes, de 75c à \$1.00 le quart.  
Champignons de 50 à 60c la lb.  
Navets, de 40c à 50c le sac.  
Radis, de 40 à 50c la doz.  
Choux fleurs, \$3.50 le quart.  
Fèves vertes, de \$4.50 à \$5.00 le panier.  
Céleri de Californie, \$5.00 la doz de paquets.  
Salsifis, 50c la doz de paquets.  
Epinards, \$3.00 à \$4.00 le quart.  
Cresson, 60c doz. de paquets.  
Concombres, \$2.40 la doz.  
Aubergines, \$2.00 la doz.  
Céleri, 10c à 40c la doz. de paquets.  
Betteraves, \$1.00 à \$1.25 le quart.  
Oignons jaunes, \$3.00 à \$3.50 le baril.  
Oignons rouges, \$3.00 à \$3.50 le baril.  
Rhubarbe, de 50 à 75c la doz. de paquets.

## FRUITS VERTS

Nous cotons :

Ananas, de 25 à 40c la pièce.  
Atocas gelés, \$6.00, non gelés \$12.00 le quart et \$3.00 la boîte.  
Bananes, de \$1.50 à \$3.00 le régime.  
Pommes, de \$3.00 à \$5.00 le quart.  
Oranges de Valence, caisses de 420, de \$4.00 à \$4.50, et caisses de 714, de \$5.25 à \$5.50 la caisse.  
Oranges du Mexique, de \$2.25 à \$3.00 la caisse.  
Oranges de la Jamaïque, \$5.50 le baril.  
Oranges de Californie Navels, de \$2.75 à \$3.50.  
Citrons de Messine, de \$1.50 à \$3.00 la caisse.  
Raisins de Malaga, de \$5.00 à \$8.00 le baril.

## PORCS ABATTUS

Bonne demande pour lots de détail à des prix variant de \$8.50 à \$9.00 les 100 lbs suivant grosseur des porcs.

## FOIN PRESSE ET FOURRAGES

MM. Hosmer, Robinson & Co., nous écrivent de Boston le 28 février 1901 :

Les arrivages pour la semaine dernière ont été 246 chars de foin et 19 chars de paille. 24 chars pour l'exportation.

Pendant la semaine correspondante de l'an dernier, 217 chars de foin et 15 chars de paille, 24 chars de ce foin destiné à l'exportation.

Aucun changement à constater depuis notre dernière circulaire. Les affaires sont tranquilles à des prix fermes pour le foin et la paille.

Nous cotons :	Grosses balles.	Petites balles.
Foin, choix...	\$18.50 à \$19.00	\$18.00 à \$18.50
— No 1 ...	17.50 à 18.00	17.50 à 18.00
— No 2 ...	16.00 à 17.00	16.00 à 17.00
— No 3 ...	15.00 à 16.00	15.00 à 16.00
— mél.d.tréf.	15.00 à 16.00	15.00 à 16.00
— trèfle ...	15.00 à 16.00	15.00 à 16.00

Paille de sei-		
gle long....	16.00 à 17.00	
— méléce..	11.00 à 12.00	11.00 à 12.00
— d'avoine	9.00 à 9.50	9.00 à 9.50

Il y a une bonne demande sur le marché de Montréal pour la consommation locale et les prix sont pleinement maintenus.

Les exportateurs ont éprouvé, cette semaine, moins de difficulté à acheter à la campagne pour expédier à New York où, comme nous l'avons dit la semaine dernière, l'encombrement avait cessé.

Nous cotons :		
Foin pressé, No 1 à choix....	\$10 00 à 11 00	
do  do  No 2.....	9 00 à 9 50	
do  mél. de trèfle.....	8 00 à 8 50	
Paille d'avoine.....	4 50 à 5 00	



Mercredi, 6 mars 1901.

Il n'y a pas à douter que le sujet de la navigation d'hiver, entre Québec et l'océan, est de pleine actualité si l'on en juge par les polémiques des journaux, et par l'intérêt que toutes les classes de la société paraissent y prendre. On voit surtout que les spécialistes de la navigation, nous voulons parler des pilotes et des capitaines au long cours, commencent à entrer dans le mouvement après tous les autres il est vrai, mais de manière pourtant à démontrer qu'ils connaissent bien la besogne, et qu'ils sont prêts à l'entreprendre du moment qu'on mettra à leur disposition des vaisseaux convenables, du moment surtout que les intéressés, armateurs, propriétaires de steamers, etc., jugeront à propos de risquer l'entreprise dans des conditions propres à en assurer le succès, au double point de vue de la nécessité et des bénéfices. Nous sommes d'opinion, en effet, que cette manière de voir est la bonne.

Si l'on tient compte que les nécessités du commerce et de la concurrence obligent les expéditeurs à choisir les moyens de transport les plus sûrs, les plus rapides, les moins dispendieux, et les plus rémunérateurs, il va de soi qu'ils sont les premiers intéressés à constater si la voie du fleuve Saint-Laurent, même pendant les mois d'hiver, offrent les garanties suffisantes, et à faire, pour cela, les expériences voulues. Rien ne les empêche, de demander l'aide toujours pressante et efficace des gouvernements. C'est ce qui se fait actuellement, et tout porte à croire que le gouvernement d'Ottawa va se laisser faire une douce violence, dans l'intérêt public d'abord, ce qui est une raison de croire que la ville de Québec, en particulier, y trouvera bénéfice. Maintenant, que l'initiative privée s'en mêle, et que, par exemple, le propriétaire de "La Presse" tente l'expérience à ses frais, nous ne voyons rien qui soit de nature à créer des alarmes. On objecte que le bateau n'est ni de taille ni de force à lutter contre les glaces. C'est bien possible, mais ce n'est pas démontré. Quand il aura fait le voyage, nous serons mieux à même de juger, par le fait accompli, si, oui ou non, l'entreprise était aventureuse.

Au cas de succès, il y aura encore à s'enquérir s'il y a eu réellement lutte contre les éléments, ou si ce n'est qu'un heureux hasard de la navigation. Au cas d'insuccès, il sera toujours temps de dire que le vaisseau était manifestement trop faible. Mais il n'y a pas lieu, selon nous, à toutes les protestations qui se sont fait jour dans la presse locale et qui paraissent avoir pour mobile une certaine jalousie de métier. Nous disons tout cela avec le seul désir de faire voir combien cette question de la navigation d'hiver passionne les esprits, et paraît être à la veille de recevoir une solution définitive. C'est le sujet général des conversations par le temps qui court.

À propos toujours de la question ouvrière, on nous informe qu'il existe un certain malaise dans la manufacture de coton du Sault Montmorency, et qu'il se produit des conflits assez fréquents entre patrons et employés. Nous notons le fait dans le but de prévenir une aggravation des difficultés. Il semble que le grand sujet de mécontentement résulte de ce que des ouvriers nouveaux, venant pour un bon nombre du Lac St-Jean, sont