

TIRAGE EXTRAORDINAIRE.

AVIS AU COMMERCE.

Le prochain numéro du NÉGOCIANT CANADIEN contiendra l'exposé d'un moyen simple, pratique et peu coûteux d'améliorer le littoral de Montréal, de fournir l'espace nécessaire à l'immense trafic auquel nous avons droit de nous attendre et de créer un nouveau Brooklyn. Une carte explicative accompagnera cet article.

Comme cette question est d'une importance vitale pour Montréal, nous avons résolu de faire un tirage extraordinaire de

10000 COPIES

qui seront distribuées parmi les marchands, les industriels et les hommes d'affaires de la province de Québec.

Par ce fait, nous offrons aux marchands de Montréal une excellente occasion d'annoncer leurs marchandises. Comme nous travaillons dans leur intérêt, nous croyons avoir droit de compter, et nous comptons en effet, sur leur concours.

Nos agents iront cette semaine solliciter des annonces, et nous espérons qu'on leur fera bon accueil.

Les annonces seront insérées dans ce numéro seul, aux taux suivants :

Un huitième de col.	-	\$ 5.00
Un quart de colonne		\$ 8.00
Une demi colonne	-	\$12.00
Une colonne	-	\$20.00

Les annonces pour un plus grand nombre d'insertions seront insérées aux taux ordinaires.

Encore une fois nous comptons sur le concours actif du commerce de cette ville, à l'avancement duquel nous nous dévouons.

L. E. MORIN & Cie.,

Editeurs propriétaires du

"NÉGOCIANT CANADIEN."

Le Négociant Canadien

MONTREAL. JEUDI, 29 FÉVRIER 1872.

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE.

Celui qui, il y a quinze ans, eut parlé de jeter une voie ferrée d'un océan à l'autre, en passant à travers la chaîne des Montagnes Rocheuses et les immenses déserts de l'ouest, celui-là eut été traité d'insensé.

Et cependant, cette œuvre impossible, impraticable est passée dans le domaine des faits, depuis plusieurs années. New-York et San-Françisco sont en communication directe, et le trajet qui requérait de 40 à 90 jours se fait actuellement en une semaine.

Plus insensé encore eut été celui qui, il y a cinq ans, aurait prédit qu'un pays aussi jeune et aussi peu peuplé que le Canada, entreprendrait aussi de relier les deux océans malgré tous les obstacles. Et cependant, le gouvernement canadien s'est engagé à accomplir ce travail d'Hercule dans les dix prochaines années. Notre ambition va même plus loin, et nous n'aspérons à rien moins qu'à enlever aux Etats-Unis la prépondérance dans le commerce de transit entre l'Europe, l'Asie et l'Amérique.

Disons de suite que ceux qui ont étudié la question savent et reconnaissent que l'entreprise est bien loin d'être chimérique.

La loi votée à sa dernière session par le Parlement fédéral, autorise le gouvernement à donner une aide suffisante à la Compagnie qui voudra se charger de l'exécution des travaux.

A cet effet, une étendue de terre équivalant à quarante millions d'acres a été réservée sur le parcours de la route. Le Parlement s'est en outre engagé à donner un bonus de quelques millions de dollars.

On craignait d'abord que les capitans eussent quelque répugnance à s'engager dans cette entreprise colossale. Ces terreurs ont été heureusement dissipées, et la *Gazette Officielle* ne contient pas moins d'une demi douzaine d'avis de demandes d'actes d'incorporation de Compagnies anxieuses de construire tout ou partie du chemin projeté.

Il en est une entre autres qui nous intéresse particulièrement dans le Bas-Canada : — c'est celle à la tête de laquelle se trouvent Sir Hugh Allan et les principaux capitalistes de Montréal. Bien qu'il ne porte pas de signature, nous croyons savoir que l'avis suivant la concerne. Il résume tout son plan.

La Compagnie s'appellerait *La Compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien*, dans le but de construire un chemin de fer depuis l'océan Pacifique jusqu'aux Montagnes-Rocheuses, et de tel point qui pourrait être choisi à l'est des Montagnes-Rocheuses, vers l'océan Atlantique, reliant le rivage de la mer de la Colombie Britannique au réseau de chemins de fer du Canada, les terminant devant se trouver à tels points qui seraient approuvés par le gouvernement, avec droit de pousser des embranchements au Sault Ste. Marie, au Fort William, à Pembina et à tout autre point jugé convenable de la frontière canadienne ; avec droit aussi de construire ou de contribuer à la construction d'un pont sur le Sault Ste. Marie, et de posséder et faire naviguer des vaisseaux sur les lacs et les rivières qui se rencontreraient sur la route.

Si nous sommes bien informés, le capital de la Compagnie serait fixé à cent millions de dollars, ce qui ajouté aux terres et aux octrois d'argent

formerait bien cent cinquante millions. Les capitalistes canadiens ont souscrit largement, et nous apprenons de plus que ceux de New-York, Boston, Chicago ont fait connaître leurs dispositions de prendre la balance de stock qui pourrait rester. L'entreprise est donc parfaitement sérieuse. Elle offre même toutes les garanties désirables d'une prompte réalisation. Nous ne pouvons supposer un moment que le Parlement hésite à lui octroyer la chartre qu'elle demande, et qui lui permettra de se mettre à l'œuvre sans retard.

Nous n'avons pas le moindre doute que dans dix ans le chemin du Pacifique sera construit, équipé, en opération. Voyons donc quelle influence cet événement aura pour le Canada en général, la province de Québec en particulier, et spécialement pour cette ville de Montréal, dont la prospérité nous est si chère à tous.

Le chemin du Pacifique aura pour résultat de donner de la cohésion à la Confédération. En ce moment les nouvelles provinces de Manitoba et de la Colombie n'ont avec les anciennes aucune liaison quelconque, pour ainsi dire. Ni politiquement, ni commercialement elles ne sont unies. Toutes leurs affaires se font aux Etats-Unis, dont elles sont peu éloignées, comparativement. Le chemin du Pacifique changera cet état de chose. En rapprochant les Colombiens du Canada et de l'Europe, nous leur en ferons naturellement prendre le chemin pour leurs transactions. Ce résultat sera accéléré par l'établissement d'un tarif uniforme à l'issue de quelques années. Le commerce ne manquera donc pas d'en profiter largement. Nous exporterons les produits de la Colombie et de Manitoba sur les marchés européens et nous importerons pour elles les produits manufacturés dont elles auront besoin. Notre marine et nos importateurs en auront tout le bénéfice.

D'un autre côté, la construction de cette immense voie ferrée nécessitera l'emploi d'une multitude d'ouvriers, emploiera la population qui émigre et établira un courant d'émigration européenne très considérable. Ce seraient autant de consommateurs ajoutés à notre population, autant d'impulsion donnée à l'agriculture, à la colonisation, et conséquemment une addition immense à la demande pour tous les produits tant bruts que manufacturés. Il serait impossible de se faire une idée même approximative de l'activité qu'une demande aussi énorme produirait dans toutes les branches d'industrie nationale et d'importations étrangères.

Que serait-ce donc si le chemin était non-seulement en construction, mais encore en opération ?

Mais s'il est vrai que la Puissance en général gagnerait immensément à la construction de ce chemin, il est indubitable qu'il ferait la fortune du Bas-Canada, par la colonisation de l'immense et fertile vallée de l'Ontario, et surtout celle de Montréal. Quelques mots d'explication suffiront à le prouver.

La grande question aujourd'hui qui éveille l'attention et que chaque pays, chaque ville s'efforce de résoudre à son avantage, est celle du monopole du transport des produits de l'ouest sur les marchés européens et du commerce de transit entre l'Europe et l'Asie.

Le commerce prend naturellement la route la plus courte et la plus rapide ; car le grand point est d'arriver à temps et de devancer ses concurrents sur le marché. Il importe donc souverainement de rapprocher le producteur du consommateur et de les mettre en mesure de s'entendre. Toute entreprise qui y tend et