d'agrandir ce marché est d'augmenter la population, en attirant ici le surplus des populations trop denses des vieux pays. Persister à multiplier les manufactures dans un pays qui reste désert et où les distances sont contre l'industrie, c'est aussi absurde que d'ouvrir des magasins de gros ou de spécialités dans les rangs reculés de nos paroisses.

Le Canada est admirablement situé pour imiter la politique économique de l'Angleterre. On annonce que la Russie est sur le point d'adopter le libre échange ; le Canada s'acharnant au protectionnisme briserait la chaîne du libre commerce entre l'Europe et l'Asie.

———o:o:§::§::§:o:o———

LA RADE DE QUÉBEC

En étudiant la partie documentaire de la question du pont, il nous est arrivé d'examiner avec quelque attention la dernière carte hydrographique du port de Québec, d'après les relevés faits en 1887, sur les instructions des autorités impériales, sous la direction du commandant Maxwell, de la Marine Royale.

Cette carte, publiée en 1889, fournit des données précises sur les sondages de toute l'étendue du port de Québec depuis la Pointe Pizeau jusqu'à Beauport, le Bout de l'Ile et Indian Cove. Il résulte d'un examen d'ensemble que les plus grandes profondeurs se trouvent vers le Bout de l'Ile, qu'entre Québec et Lévis le lit du fleuve est plus profond du côté de la rive sud, et qu'il se creuse d'une manière plus uniforme sur toute la largeur en haut de la ville, à mesure que les rives s'élèvent et se resserrent.

Les explorateurs ont constaté qu'à Québec le reflux dure 7¾ heures, et le flux 4¾ heures. Le courant descendant se continue pendant une heure après la basse marée, et le mouvement ascensionnel trois quart d'heure après le montant. Les vents affectent cependant ces conditions.

Les sondages, partout indiqués en pieds, sont réduits au niveau moyen des marées basses ordinaires du printemps, soit 28 pieds au-dessous d'une marque spéciale découpée dans la maçonnerie de l'entrée principale du Département de la Marine et des Pêcheries.

Voici quelques-uns des sondages indiqués en différents endroits :

Pointe Pizeau, de la rive nord à la rive Sud : 20'—71—115 (fond de sable)—121 (vase)—115—63—21—7—6.

Du Woodfield Harbour à Mill Cove (Lévis), les plus grandes profondeurs sont 105 et 83 pieds, vers la rive sud.

Vis-à-vis Spencer Cove, le maximum est de 98 pieds ; vis-à vis Wolfe Cove, 90 et 55 pieds du côté sud. A Hadlow Cove, 90'. Vis-à-vis les Plaines d'Abraham, la plus grande profondeur du côté de Québec est 58', 108' vers Lévis ; vis-à-vis la Chapelle des Marins, 75' du côté de Québec, 114' vers Lévis.

De la Citadelle au Grand-Tronc, les profondeurs sont : 7, 32, 55, 67, 74, 75 (fond de vase)—83—99 (sable et gravois)—117 (vase)—108—19.

Vis-à vis l'Hospice de St-Joseph de la Délivrance, l'extrême profondeur est 139'.

En partant du quai Allan, on trouve 68'—76—83 du coté de Québec ; 97' au milieu, puis 139 et 91 en gagnant Léais.

Entre le Bastion du Gouverneur Général et Russell Cove, 61—68—83—93—113—141—143—77—37.

Vis-à-vis le Département de la Marine: 68'—72—95—113 au milieu du fleuve,—141—143—77—u7.

Marché Champlain : 51—66—69—81—110 au milieu—188—153—72—15.

A la Traverse, il y a 28 pieds, puis 68, 80, 92 vers le milieu, 124 164, 98, 23.

Du quai du Grand-Tronc, Basse Ville, au Dock Davie : 48, 63, 88 à peu près au milieu, 122, 163, 92.

Du Quai des Commissaires à la Pointe Lévis : 77, 80, 93, 137, 176, 88.

Dans le bassin entre les Battures de Beauport et St-Joseph de Lévis, les plus grandes profondeurs varient de 180 à 189 et 192 pieds.

Vis à-vis Indian Cove, l'extrême profondeur est de 122'.

Le lit du fleuve se relève ensuite entre l'Ile d'Orléans et la rive sud. Les sondages indiqués un peu en bas du quai de la traverse de l'Ile et de Indian Cove sont, du Nord au Sud : 13, 19, 13, 25, 37, 50, 80, 71, 101, 95, 77, 67, 46, 41, 36, 15, 3.

Ce dernier tracé est à peu près celui qu'avait choisi l'ingénieur Bonin pour le tracé d'un pont par l'Ile d'Orléans.

Nous espérons, au reste, pouvoir sous peu encarter dans notre journal un plan général indiquant le profil du fleuve, ainsi que les divers tracés étudiés jusqu'ic. pour la construction d'un pont entre les deux rives.

———:o:o:o:———

L'ŒUVRE DE WALL STREET

M. Henry Clews, de New-York, vient de publier d'importantes statistiques sur les opérations de l'année dans le monde financier de New-York.

Nous lui empruntons quelques chiffres qui ne manqueront pas d'intéresser nos lecteurs. Il nous apprend par exemple que le maximum d'intérêt sur les prêts à demande a atteint 100 % fin octobre et commencement novembre, et que le minimum est descendu à 1 %. En 1895, le maximum avait été à 80 %.

Le total des opérations du Clearing House se chiffre ainsi :

	1895	1896
Echanges.....	$22,811,796,924	$28,870,775,056
Balances.....	1,959,031,018	1,752,686,400

Les recettes des douanes ont été de $99,407,892 en 1896, contre $115,813,690 en 1895.

L'importation nette d'or a été de $80,898,746 en 1896, $73,144,601 en 1895 et $81,200,351 en 1894.

Le tableau suivant, chiffré en millions de piastres, donnera une idée du volume des affaires de Bourse de New-York :

	Actions	Obligations d'Etats et de ch. de fer	Bons du gouvernement
1896	54	358	27
1895	66	495	7
1894	49	352	4
1893	77	299	2
1892	86	501	1
1891	72	389	1
1890	59	374	2
1889	61	394	4

Les emprunts négociés de l'année se répartissent ainsi pour l'année :

Placements à l'étranger	Placements à New-York	Total
$43,886,500	$323,418,500	$367,305,000

Les valeurs inscrites sur la liste du Stock Exchange de New-York en 1896 se répartissent comme suit :

Bons de chemins de fer.....	$428,543,500
Bons divers.....	146,720,500
Stocks de chemins de fer.....	541,040,890
Autres stocks.....	68,549,325

Parmi les réorganisations mentionnées au bulletin de M. Clews, nous remarquons la suivante, qui est la seule offrant quelque intérêt pour nos lecteurs :

" Central Vermont.—Le Grand Tronc a forcément mis le chemin aux mains d'un receveur. Les porteurs de débentures s'apprêtent à pousser une réorganisation complète."

———:oo:o———

ACTES OFFICIELS

A travers la *Gazette du Canada* :

Etat de la Caisse d'Economie N.-D. de Québec pour décembre 1896 : Capital-actions, $1,000,000 ; capital versé, $250,000 ; passif total, $5,319,961.

A l'actif : obligations provinciales ou municipales, $2,704,194 ; suretés collatérales du gouvernement, $82,500 ; suretés collatérales de banques, $300,301 ; passif total, $5,737,321.

***

Plusieurs compagnies de l'ouest viendront à la prochaine session fédérale demander l'incorporation ou des amendements : Manitoba and Pacific Railway Company ; Winnipeg, Duluth & Hudson Bay Co. ; Canadian Power Co. ; North American Life Insurance Co. ; General Electric Company ; Ontario Pacific Railway Co ; Trail Creek & Columbia Railway Co ; Columbia & Kootenay Railway Co., etc.

La Corporation des Pilotes entre Montréal et Québec demande son incorporation, et le pouvoir de posséder des biens-fonds au montant de $50,000.

La Nichols Chemical Company, de Capelton, demande ses lettres-patentes. Capital, $25,000.

***