

les lacs, et retardement dans les expéditions par suite des dommages soufferts par les bâtiments affectés au transport, qui ont eu à subir des réparations.

Les stocks en disponible sur notre place, (Albany) sont bien assortis. Nous n'avons à noter aucun changement dans nos cotes précédentes.

Les arrivages de bois à Chicago, pour cette saison jusqu'à ce jour, sont de 766,488,000 pieds contre 660,804,000 pieds pour le même espace de temps en 1871 ; les expéditions 253,657,000 pieds contre 397,849,000 pieds en 1871.

Les arrivages à Albany par les canaux Erie et Champlain pour la première semaine de Septembre ont été comme suit :

	Planches Bardeaux.	Douelles.
1872.	10,396,600	310
1871.	14,006,200	1,222

Des planches et voliges reçues, 11,797,000 de pieds sont venus par le canal Erie, et 4,599,300 par celui de Champlain.

Les arrivages à Albany par les canaux Erie et Champlain depuis l'ouverture de la navigation au 8 Septembre, ont été comme suit :

	Planches.	Bardeaux.	Douelles.
1872.	250,025,500	7,367	6,024,200
1871.	260,872,100	22,102	7,968,900

Le fret de canal de Buffalo à Albany est de \$6.00 par mille pieds pour le pin, et \$7.25 pour le noyer, etc., d'Oswégo à Albany \$4.00 par mille pieds.

Les cotes des clos sont comme suit :

Pin clair par 1000 pieds.....	\$ 58 00 à 60 00
do quatrième do	53 00— 55 00
do choisi do	48 00— 50 00
do bon pour boîtes par M....	28 00— 30 00
do commun do do	24 00— 27 00
do lambrissage do ...	53 00— 55 00
do Madriers, 10 pes. chaque..	42— 46
do do do rebuts, do ..	30— 32
do Planches, 10 pes, do ..	28— 32
do do do rebuts, do ..	24— 25
do do do 16 pieds, par M.	30 00— 32 00
do do 12 pes. 16 pieds, do.	32 00— 33 00
do do 12 pes. 13 do do.	31 00— 31 00
do do 14 pes. (siding) do.	35 00— 37 00
do do 14 pes. choisi do.	45 00— 45 00
do do 14 pes. commun do.	26 00— 29 00
do do 1 pe. do.	32 00— 34 00
do do 1 pe. choisi do.	43 00— 46 00
do do 1 pe. commun do.	24 00— 26 00
Epinette planches.....	18— 19
do madriers 14 pes. chaq.	36— 37
do do 2 " "	14— 15
do colombages, 2x4 " "	16— 16
Pruche planches	35— 37
do solives 4x6 " "	13— 14
do do 3x4 " "	33— 34
do colombages 2x4 " "	75 00— 80 00
do madriers 2 pouces " "	75 00— 78 00
Noyer noir bon par M.....	75 00— 78 00
do 1/2 pouces " "	75 00— 78 00
do 3/4 " " "	33 00— 35 00
Sycamore 1 " " "	30 00— 32 00
do 1/2 " " "	65 00— 70 00
Bois blanc pour chaises par M.	38 00— 42 00
do 1 pouce et épais " "	30 00— 35 00
do 1/2 " " "	38 00— 42 00
Frêne bon " "	25 00— 30 00
do seconde qualité " "	38 00— 42 00
Chêne bon " "	25 00— 30 00
do seconde qualité " "	60 00— 70 00
Corisier bon " "	25 00— 30 00
do commun " "	25 00— 30 00
Merisier par M.....	25 00— 30 00
Hêtre " "	22 00— 25 00
Tilleul " "	22 00— 30 00
Noyer tendre " "	40 00— 45 00
Erable " "	25 00— 30 00
Maronnier " "	— 40 00
Bardeaux de pin blanc par M.	8 00— 8 25
do do 2e qualité " "	6 00— 7 00
do do extra sciés " "	— 6 25
do do clair et sciés " "	4 50— 5 00
Bardeaux de pin 3e qualité " "	2 50— 3 00
do cèdre " "	— 5 50
do do mélé " "	4 00— 5 00
do do No. 1 " "	— 3 00
do pruche " "	3 00— 3 25
Lattes pruche " "	— 2 25
do épinette et pin " "	2 50— 2 75

Le Négociant Canadien

MONTREAL, JEUDI, 19 SEPT. 1872.

LA NAVIGATION DU ST. LAURENT.

La question de l'amélioration de la navigation du St. Laurent est une de celles qui intéressent et préoccupent davantage le commerce canadien. Elle est à la racine de toutes les autres, et l'on peut dire sans crainte d'erreur que le jour où le fleuve sera parfaitement sûr entre Québec et Montréal, aucune concurrence ne se sera à craindre.

La Providence a placé le St. Laurent entre deux grands Etats et en a fait le moyen naturel d'arriver à la mer pour les autres pays qu'il arrose et qu'il fertilise. Il prend son origine et il n'est que la continuation des grands lacs qui séparent le Canada des Etats de l'Ouest, et il arrose dans toute sa longueur la province de Québec et une grande partie de celle d'Ontario.

Nous savons combien la production agricole de ces régions est immense et de quels développements elle est susceptible, quels besoins en ont les Etats de l'Europe, et quelles relations avantageuses peuvent être développées entre les deux continents.

Il ne s'agit donc que de faciliter, d'un côté, la navigation de l'océan au port le plus avancé dans l'intérieur, et de l'autre, d'amener les produits aussi rapidement et sûrement que possible au même point à la rencontre des vapeurs océaniques.

La Nature a voulu que Montréal se trouvât placée à la tête des eaux profondes du St. Laurent et au pied des rapides. Sa position est supérieure à celle d'aucune autre ville de l'Amérique, et pour lui assurer la suprématie, il ne faut que faciliter dans son port la rencontre des produits et des vaisseaux destinés à les transporter sur les marchés européens.

Pour atteindre le premier résultat, les canaux du St. Laurent et le canal Welland ont été creusés. Les voyants insuffisants à accommoder le commerce et les vaisseaux qui voulaient s'en prévaloir, la législature a décidé de les élargir et de les creuser davantage au prix de plusieurs millions de louis.

Les travaux jugés essentiels par les hommes compétents vont être entrepris et poussés avec vigueur, et ne manqueront pas de donner les heureux résultats que l'on est en droit d'attendre. Sur ce point, il n'y a pas de divergence d'opinion, et tout le monde a été d'accord sur l'importance et la nécessité de les entreprendre.

Il n'en est plus de même lorsqu'il s'agit des travaux destinés à améliorer la navigation entre Montréal et Québec. L'opposition plus apparente que réelle des intérêts de ces deux villes a causé et cause encore nombre de difficultés.

Cela n'a pas empêché pourtant que le gouvernement ait entrepris et mené à bonne fin des ouvrages importants, mais aujourd'hui reconnus insuffisants.

Le fait est, comme l'ont démontré les nombreux accidents arrivés d'année en année et durant la présente saison même, que ni le chenal, ni le port ne sont parfaitement sûrs.

Nous entendons chaque jour formuler des plaintes nombreuses, et par les pilotes, et par les chambres de commerce, et par les proprié-

taires de navires exposés à subir des dommages considérables. Des reproches extrêmement graves ont été formulés contre la commission du Havre et contre la Maison de Trinité, auxquels ni l'une ni l'autre de ces organisations n'a eu devoir ou pouvoir répondre. Nous avons reçu sur ces divers sujets des renseignements que nous croyons utile de communiquer au commerce et au gouvernement dans l'espérance qu'ils en feront leur profit. Nous avons hésité longtemps, mais enfin, l'intérêt public doit passer avant les intérêts des individus, et la question est trop grave pour la laisser en suspens pour des considérations d'estime personnelle.

Disons de suite que les accidents dont le commerce se plaint avec tant de raison, ont leur source principale dans la manière dont les travaux de creusement du lac St. Pierre ont été conduits.

L'histoire de cette entreprise serait très curieuse à connaître, et nous espérons qu'un jour elle sera écrite complètement. En attendant, nous allons soulever un coin du voile qui l'a cachée jusqu'ici.

Les travaux de creusement du Lac St. Pierre ont été commencés en 1843, sous la direction du Capt. Vaughan. Il avait été résolu de creuser d'un bout à l'autre du lac St. Pierre un chenal droit d'une largeur et d'une profondeur uniformes, en coupant la batture de St. François du Lac. Une somme d'environ \$325,000 fut dépensée, puis l'entreprise fut abandonnée. Le plan était excellent et aurait dû être poussé jusqu'au bout; mais quand quelques années plus tard, les travaux furent repris, le Capt. Bell qui en avait la direction, débuta par une erreur qui coûta à la Province le sacrifice des sommes dépeusées jusque là et qui détruisit pour toujours l'espérance d'obtenir un chenal et une navigation sûre. Il plaça ses cure-moles au nord du *Trou de la Rivière-du-Loup*, ce qui l'obligea à varier sa course vers l'est sud-est, et à couper les bancs de la Rivière-du-Loup, entraînant une dépense considérable et obligeant à des travaux beaucoup plus dispendieux, tout en créant un chenal oblique.

Plus tard, le Capt. Bell cédant à de nombreuses et pressantes représentations, se décida à diriger sa course de manière à passer près du banc des Anglais, et à reprendre le tracé du Capt. Vaughan, quand il mourut subitement. Le Capt. Charles Armstrong lui succéda. Celui-ci n'avait jamais été pilote et ne connaissait le fleuve que comme capitaine de bateau à vapeur. La confiance de l'Hon. John Young et de la commission lui fit attribuer une charge qu'il ne pouvait remplir convenablement. Il exagéra de suite les erreurs de son prédécesseur et au lieu de pousser le chenal vers la pointe nord ou sud du Banc des Anglais, il le dirigea plus au nord même que le phare de la Pointe du Lac, et sans consulter la Trinité, il transporta le phare plus au nord et dirigea le chenal droit dans cette nouvelle direction. A Yamachiche, il poussa le chenal plus bas que l'ancienne traverse, et coupa une batture tellement considérable qu'il lui fallut travailler deux ans pour donner au chenal la profondeur d'eau qu'il avait ailleurs. Il lui fit ensuite faire un brusque détour, de manière à le diriger vers le sud sud-est, la nouvelle direction formant presque un angle droit avec la première, pour rejoindre le chenal passant au sud de la batture au fer.

Un fait authentique dont les témoins vivent encore donnera une idée de la manière dont le