

## REVUE COMMERCIALE.

Pour la semaine finissant le 10 Décembre 1873.

Le dégel et la pluie de la semaine dernière ont enlevé la neige à la campagne et les chemins d'hiver, qui, pendant quelques jours avaient été beaux sont devenus durs et si difficile à la circulation que de nombreuses charges qui se rendaient à notre ville ont dû être laissées en route en attendant une amélioration. A la ville, la circulation en voitures d'hiver est facile, et on n'a pas été obligé d'avoir recours aux voitures à roues qui ont disparu depuis quelque temps.

Les plaintes formulées contre la Compagnie du Grand Tronc que nous avons signalées dans notre numéro de la semaine dernière ont eu pour résultat la convocation d'une assemblée de l'Association de la Halle aux Blés le 5 courant. A cette assemblée on a passé les résolutions suivantes qui ont été passées à l'unanimité :

Proposé par M. James Akin, secondé par M. J. L. Craig :

Que l'action de la Compagnie du Grand Tronc, en refusant de fournir des chars pour l'accommodation du commerce de cette ville depuis environ le 15 Novembre jusqu'à cette date, a causé des pertes et beaucoup d'inconvénient aux membres de cette association, tout en étant préjudiciable au commerce en général de Montréal.

Proposé par M. R. Esdaile, secondé par M. F. X. St. Charles :

Que cette association proteste aussi énergiquement que possible contre le principe de donner la préférence au *through freight* sur celui du commerce local et de permettre les expéditions de localités à l'ouest de Montréal, quand les expéditeurs de Montréal sont absolument laissés sans ressources pour mouvoir leurs marchandises.

Proposé par M. W. W. Ogilvie, secondé par M. R. Mitchell :

Que cette association tout en reconnaissant les légers secours qui ont été accordés depuis deux jours, désire convaincre les autorités de la Compagnie du Grand Tronc que le commerce des Townships de l'Est aussi bien que celui de Montréal ont des droits égaux aux autres localités à avoir des facilités de transport.

Proposé par M. R. S. Oliver, secondé par M. A. M. Cowie.

Que cette assemblée nomme maintenant un comité de cinq expéditeurs pour s'enquérir des griefs dont on se plaint et que ce comité soit composé des messieurs suivants : D. Butters, M. P. Ryan, G. P. McInnis, E. Judge et H. Labelle.

Cette assemblée sous la présidence de M. P. Ryan, éc., M. P., président de la Halle aux Blés, était composée de presque tout le haut commerce de farines et de comestibles, et on y remarquait les messieurs suivant :

J. Akin, J. N. Allen, R. Archer, Chas N. Armstrong, John Baird, Charles B. Black, Allan Bowman, John Brodie, Jno Brodie, Robert Brodie, James Brown, J. M. Bucknall, Hy H. Budden, Danl Butters, Angus Cameron, Henry Cleghorn, A. M. Cowie, Jno L. Craig, Thomas A. Crane, Gilbert Croft, Geo Cruikshank, — Cookson, G. H. Chandler, P. Daigle, James Esdaile, Auguste Girard, Thomas Gordon, Wm Gosling, C. H. Gould, John Grant, John S. Hall, M. Hannan, Samuel F. Holcomb, Jacob E. Hunsicker, C. Hébert, Edward Judge, G. M. Kinghorn, Hugh Kirkpatrick, J. R. Kirkwood, Hospice Labelle, Murdoch Laing, Charles Lee, James Lord, Alex Mitchell, Robert Mitchell, D. McPhie, A. G. McBean, Andrew McCulloch, George McDougall, James McDougall, Michael T. McGrail, J. B. McLennan, R. P. McLennan, Donald McLennan, Hugh McLennan, John McLennan, Robert McLennan, Ewon McLennan, — Monk, — Masson, Wm Nivin, Jno Ogilvie, Wm W. Ogilvie, R. S. Ogil-

vie, James Parkyn, Robert Peddie, Walter Phillips, T. W. Raphael, David Robertson, M. P. Ryan, George J. Ritt, Gilbert Scott, Robert Simms, James C. Sinton, Wm Howe Smith, Cranson A. Stark, F. X. St. Charles, Séraphin St. Ouge, James Strachan, Louis Tourville, Albert Vass, D. A. P. Watt, Thos White, Jr, J. M. Young.

Les orateurs qui ont pris la parole à cette assemblée ont fait connaître plusieurs faits qui intéressent à un haut degré le lecteur du *Négociant Canadien*. Nous ne ferons qu'en citer quelques-uns.

Le président, en expliquant le but de l'assemblée dit : qu'en l'absence de M. Brydges, le comité nommé par l'assemblée du 27 novembre, avait eu une entrevue avec M. Stevenson, géant du département du fret, qui avait laissé entendre au comité que, sous trois ou quatre jours, la compagnie pourrait venir partiellement au secours du commerce de Montréal. Ceci avait lieu le 27 novembre et non seulement trois ou quatre jours s'étaient écoulés, mais bien tout une semaine avant que le secours arrivât. Mardi, le 2 courant, une partie du comité eût une entrevue avec M. Brydges à son retour de l'Ouest. Ce monsieur promet qu'il verrait immédiatement à venir au secours du commerce de Montréal, donnant en même temps instruction au surintendant du trafic local de s'assurer du nombre de chars requis pour le fret local—on entend par fret local, celui destiné pour Québec ou Portland et les stations intermédiaires—faisant aussi connaître au comité que la difficulté provenait de ce qu'un grand nombre de chars étaient détenus à Portland avec du fret pour St. Jean et Halifax. Il ajouta aussi qu'au-delà de trois cents chars étaient chargés à Portland de fret d'outremer.

L'impossibilité de mouvoir la marchandise de Montréal a des conséquences très-préjudiciable au commerce de notre ville.

Il (le président) avait des commandes à exécuter depuis le 14 ou 15 Novembre, et à l'heure qu'il est, il n'avait pas pu encore expédier une livre de marchandise. Le 16 Novembre, il reçut une commande de Halifax pour une certaine quantité de marchandise, et jour par jour il s'est adressé à la Compagnie du chemin de fer dans le but d'exécuter cette commande. Avant hier, il reçut une lettre de Halifax datée du 28 Novembre, disant que si les marchandises n'avaient pas été expédiées, d'annuler la commande, vu qu'une commande en double adressée à une maison d'une localité à deux cents milles à l'ouest de Montréal avait été exécutée et que la marchandise était arrivée.

Le mal avait pris une telle proportion et l'indignation en était arrivée à un tel point dans certaines parties des Townships qu'on ne parlait de rien moins que d'enlever les lisses. Dans certaines localités, la disette menaçait les habitants. Cet ordre de choses était la conséquence du système contre lequel ils étaient allés jusqu'à s'assembler pour protester.

Dans le cours de ses remarques, M. Esdaile dit : que le commerce de Montréal pourrait être décuilé si les moyens de transport étaient plus amples.

M. W. W. Ogilvie dit : qu'après beaucoup de démarches, il avait réussi à obtenir un char à bestiaux pour expédier de la farine à St. Hyacinthe, et il espérait que rendue à destination la farine n'aurait pas une odeur trop désagré-

ble, quoiqu'il en doutât beaucoup. Si les marchands de Montréal avaient des succursales à Port Hope ou ailleurs, ils auraient plus de chance et moins de trouble pour expédier leurs marchandises. Il était inutile d'essayer à expédier des marchandises à St. Jean N. B., ou à Halifax.

M. Mitchell dit qu'il valait mieux abandonner le Grand Tronc qui depuis deux ou trois ans avait traité le commerce de Montréal comme il le traitait cette année. Il vaudrait mieux voir à faire des arrangements avec la Compagnie du Vermont Central qui était très désireuse d'arriver jusqu'à Montréal. Avec cette ligne, on pourrait expédier le fret à Boston qu'il considérait préférable à Portland. Tant que le commerce se fera au Grand Tronc, on n'obtiendra rien pour Montréal.

A la clôture de l'assemblée, le président annonça que le comité ferait rapport aussitôt que possible et qu'il soumettrait toutes les informations qu'il aura pu obtenir.

M. Brydges a répondu à ces plaintes par une lettre qu'il adresse à la Presse et au président du *Corn Exchange*, dans laquelle il explique que l'encombrement du fret est le résultat de l'impossibilité où se trouvent les compagnies de navigation d'expédier le fret en destination de Liverpool, d'Halifax et de St. Jean N. B.

Dès que la compagnie a été mise au fait des plaintes au commerce, il a été décidé de mettre 50 chars par jour à la disposition du trafic local. Au 1 janvier il y aura le double de steamers actuellement engagés dans le transport du fret océanique et avant longtemps, quand le changement de la voie sera terminé, l'inconvénient actuel aura complètement disparu.

Il est inutile d'ajouter d'après ce que nous venons de dire que les affaires sont dans un calme complet, impossible qu'il est de mouvoir la marchandise. Les gares du Grand Tronc regorgent de fret de toute sorte, et s'il existe beaucoup de difficulté de mouvoir la marchandise sur les voies ferrées, le commerce éprouve encore beaucoup de contretemps du monopole de charriage que possède la Compagnie Shedden.

Sur ce dernier contretemps, nous pouvons parler avec connaissance de cause, car souvent il nous a fallu menacer pour avoir livraison des marchandises qui nous arrivaient de l'ouest, et nos affaires ont plusieurs fois été sérieusement entravées par le déni que la Compagnie Shedden mettait à livrer les marchandises.

Nonobstant la clôture soudaine de la navigation, nos exportations ont dépassé cette année celles de l'année dernière, étant cette année de 12,700,000 minots de céréales contre 12,490,000 minots l'année dernière, soit une augmentation de 200,000 minots.

Ces exportations se répartissent comme suit pour cette année : blé, 8,000,000 minots ; maïs, 3,520,000 minots ; pois, 822,000 minots ; avoine, 28,000 minots. L'année dernière elles étaient de blé 3,820,000 minots ; maïs, 7,367,000 minots ; pois 1,063,000 minots et avoine 400,000 minots. Ajoutons aux exportations de cette année une augmentation de 130,000 bails de urine représentant 600,000 minots de blé. Les prophètes de mauvais augure qui annonçaient l'année dernière que Montréal avait atteint son apogée se sont encore une fois trompés. Laissons complète