

L.A.

## SEMAINE COMMERCIALE

90-92 COTE DE LA MONTAGNE

QUÉBEC, VENDREDI, 5 OCTOBRE 1894.

ABONNEMENT A

## " LA SEMAINE COMMERCIALE "

Par année.....\$2.00

Pour 6 mois..... 1.00

Pas d'abonnement pour moins de 6 mois.

Les avis de discontinuation d'abonnement,—

il en sera de même des avis de changement d'a-

dresse,—ne vaudront que s'ils sont adressés di-

rectement au bureau du Journal, par écrit ou

autrement.

LE PROJET DU GRAND CANAL  
MARITIME CANADIEN

Les habitants de la province d'Ontario et ceux de Toronto, contre d'activité commerciale de la province voisine, caressent en ce moment un rêve : celui de créer, aux frais du Canada entier, une artère maritime de vingt pieds de profondeur entre le Saint-Laurent et les grands lacs de l'intérieur.

Ils demandent, dans des circulaires fort éloquentes, à toutes les parties de la Confédération, de vouloir bien, dans l'intérêt du Canada entier, appuyer le projet.

La province de Québec, par ses Chambres de commerce, a été tout dernièrement invitée à se prononcer sur le sujet et à tomber en ligne avec la province d'Ontario.

Si nous en croyons nos renseignements, les Chambres de commerce de Montréal ont jusqu'ici gardé le silence, pour voir s'il n'y aurait pas anguille sous roche, et quello serait la région de la Confédération qui retirerait le plus de bénéfices de l'entreprise.

La Chambre de commerce a aussi été consultée ; l'un de ses membres, M. Dobell, s'est constitué le champion du projet préconisé par la corporation municipale de Toronto ; mais nous croyons savoir qu'une proposition qu'il a faite, dans le but d'appuyer les plans des Torontois, n'a pas même trouvé l'appui oblige de toute proposition régulièrement faite dans une assemblée délibérante, en sorte qu'elle est restée, comme disent les tra ducteurs de nos lois, nulle et de nul effet.

La Chambre de commerce n'a pas voulu prendre de décision au sujet d'une entreprise qui entraînerait à une dépense énorme répartie sur tous les habitants de la Confédération.

L'argument de M. Dobell est que le nouveau canal maritime amènerait dans

le port de Québec un grand nombre des barges à vapeur de l'Ouest avec des chargements de grains et de farines qui seraient transbordés dans les cales des steamers océaniques pour l'exportation, et que Québec deviendrait ainsi l'entrepôt du commerce d'exportation de l'Ouest, vu que les barges à vapeur descendraient aussi loin que possible pour atteindre le steamer océanique.

L'objet du canal maritime entre le Saint-Laurent et les lacs serait d'amener les steamers océaniques aussi loin que faire se pourrait dans l'intérieur du pays. Nous nous demandons à quoi bon alors pour les barges à vapeur de venir trouver les steamers aussi loin que possible sur le Saint-Laurent, alors que ces steamers pourraient eux-mêmes se rendre aux ports d'où elles partiraient ? En supposant que les expéditeurs de grain ou farine trouveraient plus économiques d'envoyer leurs cargaisons par barges sur le Saint-Laurent, est-ce que ces barges dépasseraient Montréal pour venir à Québec ? Nous ne le croyons pas ; cela pourrait arriver dans le cas où les steamers réguliers entre l'Europe et le Canada auraient des proportions telles qu'ils ne pourraient pas remonter le fleuve jusqu'à Montréal. La montée des steamers jusqu'à Montréal est très aventureuse, et il est peu de steamers qui montent à Montréal sans toucher fond, sans avaries plus ou moins graves.

C'est bien notre avis que, règne générale, les barges à vapeur du lac Ontario, du lac Huron et du lac Supérieur ne dépasseraient pas Montréal, et que Québec, malgré tous les avantages de son vaste port, n'en deviendrait pas plus qu'avant l'entrepôt du commerce d'exportation du Canada durant la saison d'été, et aussi que notre port n'a chance d'obtenir pareille promotion que s'il est définitivement établi que la partie du St-Laurent à partir du Cap Rouge jusqu'à Montréal ne peut être utilisé que par le cabotage. Nous sommes aussi d'opinion que les bénéficiaires directs du canal projeté seront surtout les habitants de Toronto.

Nous comprenons les légitimes aspirations de nos voisins, mais, comme le disait bien énergiquement M. Berlinguet à M. Dobell, nous avons bien d'autres intérêts immédiats à faire valoir ici. Avant de faire les affaires des voisins, essayons donc de relier les deux rives du Saint-Laurent à Québec par un pont ; donnons donc tout notre appui aux promoteurs d'un service de steamers océaniques rapides, essayons donc d'écarter du chemin les gens qui favorisent en apparence le projet de voie ferrée entre Parry Sound et Québec et qui glissent perfidement des bâtons dans les roues de l'entreprise ;

travaillons donc à obtenir que la navigation du Saint-Laurent soit prolongée d'un mois à l'automne et de deux mois au printemps.

Tous ces projets sont urgents et nous intéressent bien plus directement que le canal maritime entre le Saint-Laurent et les lacs, et si nous demandons des deniers aux gouvernements, que ce soit donc à leur intention et pour en assurer et hâter l'exécution.

Après cela, nous verrons si nous pouvons être utiles aux voisins.

Charité bien ordonnée commence par soi-même

— x . x . x —

POIDS ÉTRANGERS ET LEURS  
ÉQUIVALENTS AU CANADA

Dans notre édition du 21 sept., nous avons donné un tableau de la valeur des monnaies étrangères et de leurs équivalents en argent canadien.

Voici maintenant un état analogue des poids.

La livre a le même poids au Canada que dans la Grande-Bretagne, et dans les possessions britanniques telles que l'Antigüe, les Bahamas, les Barbades, les Bermudes, la Guiane Anglaise, le Honduras, la Nouvelle Guinée et les États-Unis.

Le quintal de 112 lbs au Canada a le même poids dans la Grande-Bretagne et les possessions britanniques sus-mentionnées, dans l'île de Ceylon, au cap de Bonne Espérance, dans les états libres d'Orange, aux îles Fiji, sur la Côte d'Or, à la Nouvelle-Grénde, au Labuan, au Lagos, à Natal, dans la Nouvelle-Galle du Sud, la Nouvelle Zélande à Terre-Neuve, au Queensland, dans le protectorat du Niger, à Sainte-Hélène, à St Kitts et Nevis, à St Lucie, à St Vincent, dans la Sierra-Leone, dans l'Australie du Sud, dans les Straits Settlements, dans la Tasmanie, à Trinidad et Tobago, dans les îles Turques et Caïcos, dans les îles de la Vierge, à Victoria dans l'Australie occidentale aux États-Unis et à Liberia.

De même pour la tonne ; elle est de 2,240 livres au Canada, et dans les pays suivants : Grande-Bretagne, possessions britanniques d'Antigüe, des îles Bahamas, des Barbades, des Bermudes, de la Nouvelle-Guinée, du Honduras et de la Nouvelle-Guinée, Ceylon, Chypre, îles Fiji, Gambie, Labuan, Lagos, Natal, Nouvelle-Galle du Sud, Nouvelle-Zélande, protectorat du Niger, Australie méridionale, Sierra Leone, Tasmanie, Victoria, Australie occidentale, Liberia et États-Unis, où dans le système douanier, la tonne est aussi de 2,240 livres.

Les pays sus-mentionnés ont les poids suivants avec leurs équivalents au Canada :