

examen dans un rapport au commissaire des Travaux Publics, accompagné de cartes du fleuve dans lesquelles la profondeur de l'eau était vérifiée par des mesurages actuels et où les obstacles à faire disparaître étaient marqués avec soin. Voici comment ils terminent leur rapport :

" Nous sommes heureux de dire que l'exploration et les mines ont parfaitement réussi; qu'il est facile d'ouvrir un chenal d'une largeur et d'une profondeur suffisante pour des navires tirant 10 pieds d'eau, en enlevant les obstructions, et que cette grande amélioration peut être faite moyennant une dépense n'excédant point £180,000 en \$720,000.00."

Dans une autre partie de leur rapport ils disent : " La possibilité d'enlever ces obstacles au moyen de mines sous-marines etc. a été prouvée par des expériences faites dans diverses parties des rapides du Côteau."

Tout homme intelligent et observateur doit être frappé d'étonnement, en voyant qu'une amélioration si facile et d'une importance aussi évidente que celle du creusement du chenal navigable du St. Laurent entre Prescott et Lachine, a été aussi longtemps négligée.

En vue de la grande importance pour le commerce intérieur qui augmente si rapidement et de la population qui couvre les rivages des lacs et de notre beau fleuve, la Chambre engage le gouvernement à agir immédiatement et avec énergie dans cette affaire, et à ne point permettre que l'exécution de travaux aussi nécessaires soit plus longtemps retardée.

Le peuple canadien est gardien d'un fleuve qui pour la grandeur et la beauté n'a point de supérieur en Amérique, et dont les eaux, dans la saison d'été, sont couvertes de vaisseaux de commerce de deux nations voisines, commerce dont l'augmentation annuelle se calcule par millions et qui a déjà une merveilleuse étendue. La question financière tombe dans l'insignifiance quand on la compare aux résultats importants de cette amélioration. Des sommes presque aussi importantes que son coût total ont été votées par des municipalités rurales d'Ontario pour aider à la construction d'un seul chemin de fer.

Il est un abus qui a grandi et qui est singulièrement préjudiciable à la navigation sûre des canaux et sur lequel la chambre désire attirer la prompte attention du gouvernement, et c'est celui de laisser bâtir des moulins et des fabriques sur les écluses des canaux qui tirent leur pouvoir moteur de ce qui était regardé autrefois comme le surplus d'eau des canaux. Cet état de choses a atteint de telles proportions que les canaux ne seront bientôt plus que les moyens d'approvisionnement des moulins, au grand dommage et danger de la navigation. C'est particulièrement le cas du Canal Lachine où, il y a quelque temps, un propulseur, entraîné par la rapidité du courant, sombra avec une riche cargaison de grains. La navigation du Canal Lachine est devenue telle à raison de la rapidité du courant, spécialement aux portes d'écluses, que les barges chargées de grains arrivant à Lachine le

soir sont obligées d'attendre jusqu'au lendemain matin avant de descendre dans le Canal, et les steamers qui arrivent le matin à Lachine trouvent une foule de barges qui attendent et demandent d'être expédiées avant le vapeur nouveau-venu, occasionnant ainsi une grande perte de temps à ceux-ci.

La chambre soumet respectueusement qu'il n'entre point dans les attributions de l'Etat de construire des canaux ni des cours d'eau pour le public et que ces travaux seraient beaucoup plus convenablement abandonnés aux particuliers.

En terminant, et comme preuve de l'importance croissante de notre marine intérieure à vapeur, la chambre réfère avec beaucoup de satisfaction au fait qu'il y a au moins treize propulseurs des plus fortes dimensions possibles, qui sont en construction dans les divers chantiers de Montréal, Kingston, Ste. Catherine, Hamilton et Chatham, qui seront prêts à l'ouverture de la navigation, destinés au commerce entre les grands lacs et Montréal et qui coûteront plus d'un demi-million.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

WILLIAM MCKAY,

Secrétaire de la Chambre de Commerce d'Hamilton.

Les sociétés de construction.

On lit dans la *Minerve* de cette ville :

Il existe dans notre ville, une foule de sociétés de construction, dont le but doit être de procurer à leurs actionnaires les moyens d'acquiescer de leurs biens-fonds et de prêter de l'argent à certaines conditions. Ces sociétés sont nombreuses et il en surgit de nouvelles presque à chaque mois; ce qui prouve que les capitaux abondent en Canada et qu'elles font d'excellentes affaires. Leurs directeurs, sont, dans la plupart de ces sociétés, des gens entendus en l'art de manier l'argent et de multiplier les deniers de ceux qui veulent bien avoir confiance en leur habileté. Malheureusement, ce qui est habile n'est pas toujours honnête, et il peut arriver que les opérations d'une société qui voudrait se constituer pour exploiter le public puisse être entachées de ruses et de dissimulation contre lesquelles il serait impossible de protéger les braves gens peu habitués aux roueries des financiers, car il ne manque pas de spéculateurs qui pourraient, à bon droit, prendre pour devise le mot d'Alexandre Dumas : " Les affaires c'est l'argent des autres."

Ces sociétés qui peuvent être si utiles peuvent aussi être dangereuses. Plus elles se multiplieront, plus le danger sera grand et prochain. A l'heure qu'il est, elles n'offrent aucune garantie aux actionnaires et c'est là un vice radical. Il a été admis en principe, dans la loi concernant les banques, que toute association faisant des opérations financières est tenue de fournir certaine garantie; de faire un dépôt entre les mains du receveur général. Pourquoi les sociétés de construction ne sont-elles pas astreintes à la même règle? Est-ce

parcequ'elles sont moins solidement constituées que les banques? Les actionnaires et les déposants ne dépendent aujourd'hui que de l'honnêteté individuelle des Directeurs, ce qui est beaucoup, mais peut devenir très peu de chose dans certains cas qu'on ne peut prévoir. Nous tenons les Directeurs de ces sociétés pour de parfaits honnêtes hommes, mais il suffit d'un malheur, d'une opération risquée pour transformer un caissier, un comptable, un commis d'une institution de ce genre en franc coquin. Les hommes sont la même partout ailleurs avec leur cupidité et leur amour du lucre.

Il y a quelques vingt ans, l'on fondait à Québec une caisse d'économie. Elle paraissait offrir toutes les garanties possibles aux déposants. Les directeurs étaient gens bien posés, jouissant d'une excellente réputation. Leurs séances se tenaient dans une sacristie de l'église de St. Roch, et on les commençait en récitant des prières. Malgré tous ces dehors honnêtes, les déposants se trouvèrent un beau matin vis-à-vis une caisse vide, sans que l'on sache encore aujourd'hui quel chemin ont pris les épargnes d'un millier d'ouvriers. C'est un malheur semblable que nous voulons conjurer à Montréal.

Nous espérons qu'à sa prochaine session le parlement fédéral sera saisi de cette question et passera une loi qui rendra service au public et aux sociétés de construction elles-mêmes, au moins à celles qui veulent être honnêtes en affaires.

Commerce extérieur de la France.

ONZE PREMIERS MOIS DE 1872.

La dernière livraison des documents statistiques de la douane résume le mouvement des importations et des exportations pour les onze premiers mois de l'année 1872.

Les importations se sont élevées pendant cette période à..... millions 3,190
Les exportations à..... 3,338

Le mouvement général de l'entrée et de la sortie des marchandises est donc, abstraction faite des métaux précieux, de..... 6,528

Durant les onze premiers mois de 1869, les importations se sont élevées à..... millions 2,824
et les exportations à..... 2,846

Ensemble..... 5,670

L'amélioration d'une année sur l'autre est donc de 837 millions, savoir : 366 millions pour les importations et 491 millions pour les exportations. Enfin, au 30 novembre dernier, le mouvement des exportations dépassait de 147 1/2 millions celui des importations; cet excédant à la même époque de 1869, n'était que de 22 millions.

Envisagés séparément, les résultats du mois de novembre 1872 sont représentés par une importation de 306 millions et une exportation de 310 1/2 millions.

En ce qui concerne le mouvement des métaux précieux, il se résume, pour les onze premiers mois de l'année écoulée, en une entrée de 379 1/2 millions et une sortie de 281 millions, c'est-à-dire que l'importation excède l'exportation de 98 1/2 millions.