

Beurre de première qualité, 16 à 18c ; do marchand, 12 à 15c.

Œufs frais en gros, 16 à 18c ; extra, 20 à 22c.

Fromage : grosses meules, 10c à 10½c ; petites meules, 2 lbs, 11c.

Poulets : 8 à 12c lb ; Dindes, 10 à 12c lb ; Oies, \$1.00 à \$1.25 la couple ; Canards, \$1.00 à \$1.20 la couple.

La progression dans le travail des manufactures semble être décidément ascendante. C'est un motif de réjouissance et de bien-être pour tout le monde. Le Québec des bonnes années va se réveiller enfin et contribuer sa large part au commerce et à la prospérité du pays.

Le malaise tend à disparaître graduellement et c'est plaisir de voir comme le soleil du printemps ravive des espérances que l'on croyait mortes à jamais.

Bon gré, mal gré et par la force des choses, le réseau de chemins électriques réunissant entre elles les parties extrêmes de la ville et celles-ci avec les campagnes environnantes, va devenir une réalité. Il n'y a pas d'obstacles qui tiennent contre la volonté de l'homme et les nécessités de la vie. Le rocher de Québec sera bientôt sillonné en tous sens par les trolleys qui, en quelques minutes, transportent les foules d'un endroit à l'autre avec une rapidité et une aisance qui suppriment en quelque sorte les distances. Tel est ce projet "Beemer" qui recevra bientôt un commencement d'exécution. C'est alors que l'homme d'affaires, fatalement appelé à passer ses heures de bureau dans la Basse-Ville, pourra, sans fatigue et presque sans dépenses, franchir le trajet qui le séparera de sa résidence de l'autre côté de la rivière St-Charles ou sur les hauteurs de la Grande-Allée ou du chemin Ste-Foye. Grâce à cette facilité de communication, des propriétés aujourd'hui sans valeur seront d'un rapport relativement considérable, et c'est dans la perspective de ce nouvel état de choses que l'on sent déjà une certaine activité dans la spéculation immobilière. Par contre, et comme pour toujours nous forcer à nous souvenir de notre fragilité, la corporation de Québec annonce en vente huit à dix immeubles de contribuables pour non-paiement des taxes et cotisations municipales.

J'apprends de bonne source que des négociations sont en cours pour vendre à un puissant syndicat l'hôtel nouvellement construit par M. Lizotte, au Bout de l'Île d'Orléans, et les bateaux faisant le trajet de cet endroit à Québec, avec intention et dans le but de faire du Bout de l'Île l'un des endroits de plaisance les plus achalandés. Voilà un projet dont il faut désirer la réalisation dans l'intérêt de Québec.

L. D.

Lettre de Québec.

Québec, 21 février 1895.

Une lettre d'un M. Friman Kahrs, de New-York, offrant des plans et devis d'un steamer construit pour la navigation hibernale du Saint-Laurent, a remis sur le tapis cette question de la navigation du fleuve en hiver à laquelle feu le regretté, E. Sewell, a attaché son nom. Avant de vous donner les grandes lignes des opinions des experts sur le sujet, j'aime bien à vous dire, que si la question est d'une importance extrême, cependant sa solution n'est pas aussi urgente que celles du pont, du "Parry Sound" et des paquebots transatlantiques grande vitesse. Ces trois projets

seront toutefois des auxiliaires de la navigation hibernale du Saint-Laurent; ceci amènera cela.

Quand je dis navigation hibernale du Saint-Laurent, je ne veux pas donner à entendre que la navigation pourra se faire durant tout l'hiver, quoique des autorités soient d'avis qu'elle est parfaitement praticable.

Réduisons le projet à de plus petites proportions; celles-ci sont encore assez grandioses pour qu'on s'en occupe sérieusement tôt ou tard.

En effet, que l'on se figure donc un peu la révolution que produirait dans notre commerce canadien l'ouverture de la navigation du Saint-Laurent au mois de mars et sa prolongation jusqu'à la mi-décembre!

Et pourtant la chose est facile.

Il y a deux ans les steamers *Charrington* et *Fremona* qui arrivaient dans le port, le 20 avril, pouvaient également bien s'y trouver, et avec moins de risques, le 1er mars. Si leurs consignations de fruits eussent été faites pour Québec, ces steamers avaient le temps d'y décharger leurs cargaisons, d'en reprendre d'autres et de faire un voyage de plus au Canada durant la saison de navigation.

On a eu une fameuse peur à Montréal cette année là. C'est à qui des journaux jetterait le premier le cri d'alarme "Montréal est menacé de perdre le commerce ou les grands encans de fruits."

Mais je ne commenterai pas longuement ces peurs qui trahissent un égoïsme de comptoir. Les steamers eussent pu arriver dans le port de Québec, avec moins de risques, m'entends-je dire.

Bien certainement.

Il est un fait connu et avéré que la période la plus dangereuse de la navigation du Saint-Laurent se trouve durant la dernière quinzaine d'avril et la première quinzaine de mai, alors que la débâcle des glaces se fait de tribord à babord.

Et cependant, c'est juste le moment où les steamers se bousculent dans la direction de Québec afin d'y arriver bon premier.

Avec un ballage complet du chenal du nord du Saint-Laurent, nous pouvons prolonger la navigation du Saint-Laurent de trois mois, dont deux au printemps et un à l'automne.

Parmi les autorités de matière, dont il n'est pas nécessaire pour le moment, de donner les noms, l'une d'elles écrivait ce qui suit à la Chambre de Commerce de Québec, à la date du 13 novembre 1893:

Pendant des années, j'ai soigneusement étudié cette question (la navigation d'hiver du Saint-Laurent) et j'ai pris des renseignements de pilotes et d'autres personnes familières avec la navigation du fleuve, les marées, les courants, etc., et le résultat de mes démarches et recherches a été de me faire arriver à la conclusion que la navigation du Saint-Laurent en hiver, par des steamers, depuis mars jusqu'au 15 décembre de chaque année, est parfaitement praticable au point de vue nautique. J'irai même plus loin et dirai que c'est ma ferme conviction que cette navigation est praticable, non seulement durant cette période, mais même durant tout l'hiver, du moins jusqu'à Saint Joachim (au pied du Cap Tourmente) en bas de l'extrémité est de l'Île d'Orléans. En cet endroit, l'étroitesse du chenal favorise parfois une accumulation de glaces dont on peut

facilement se débarrasser avec un brise-glaces à vapeur.

Je connais, par une longue expérience de marin, le Skagerrat, le Cattegat, et la Baltique et je dois dire que, en aucun endroit du Saint-Laurent on ne rencontre les difficultés que la navigation d'hiver a à combattre dans ces endroits.

Les latitudes de la Baltique sont plus élevées que celles du Saint-Laurent, la glace y est plus dense, plus épaisse, le froid y est plus intense, et la Baltique offre un volume d'eau douce beaucoup plus considérable que le golfe Saint-Laurent. Cependant tous ces obstacles que l'on croyait insurmontables il y a quelques années, ont été vaincus, et les ports de la Baltique qui, autrefois, étaient fermés, six mois durant, à la navigation, sont aujourd'hui ouverts toute l'année, à l'aide de brise-glaces à vapeur.

Un autre obstacle à la navigation d'hiver de la Baltique sont les nuits interminables qui, pendant les mois d'hiver, durent de seize à dix-huit heures. Voilà une chose dont on n'a pas à souffrir sur le Saint-Laurent, du moins dans la même proportion.

On pourrait utiliser pour la navigation d'hiver du Saint-Laurent, le chenal du nord qui est excessivement profond. La glace cherche toujours les battures et prend la direction du chenal du sud, en laissant celui du nord comparativement libre. Les battures de l'Île-aux-Condres pourraient probablement offrir quelques difficultés, mais avec un système de signaux, on pourrait indiquer aux steamers le chenal à suivre. À partir de ce point, le chenal du nord jusqu'à la pointe orientale de l'Île d'Orléans offrirait un passage magnifique à la navigation.

C'est au gouvernement fédéral à faire les expériences préliminaires. Il a plusieurs steamers qui hivernent dans le port de Québec. Pourquoi donc n'en utiliserait-il pas un pour les fins d'une expérience qui s'impose? En supposant qu'il serait finalement démontré que l'idée n'est pas praticable, la question se trouverait réglée du moins pour le moment; on aurait appris quelque chose, et l'on donnerait son attention à d'autres projets. Mais si les expériences réussissaient, se figure-t-on un peu l'influence qu'aurait sur le commerce du Canada la navigation du Saint-Laurent en hiver, ou du moins pendant trois ou quatre mois de plus?

Il est connu de tout le monde que chaque année, au mois de février, des goélettes à vapeur partent de Québec pour se rendre du côté du Labrador; que le 10 mars est la date à laquelle les bateaux à vapeur partent dans le golfe pour aller faire la chasse du loup marin; souventes fois, des goélettes à voiles, laissent la Malbaie ou les Eboulements au commencement d'avril pour venir à Québec, chargées de voyageurs et de provisions. Au mois de décembre dernier, vers le 10 ou le 11, deux steamers dont un le *Rosarian* de la ligne Allan, laissaient le port de Québec pour l'Europe, alors que toutes les bouées et balises du fleuve avaient été enlevées. Ils se sont parfaitement tirés d'affaire.

On prétend que du côté de l'Île Anticosti, on peut avoir maille à partir avec certains dangers. Il n'y a pas plus de dangers du côté de l'Île Anticosti en hiver que du côté de l'Île-au-Sable, près d'Halifax, ou du Cap Cod, près de Boston, et le Golfe Saint-Laurent abonde en havres de refuge.