



Mercredi, 27 novembre 1901.

La grande question du jour, celle qui préoccupe le monde commercial et qui donne lieu à des commentaires contradictoires dans la presse, c'est la question de la navigation pour les steamers océaniques, à partir de Québec. Tous s'attendaient à une décision qui aurait été faite dès cet automne, par les propriétaires de steamers dont Québec est le port terminal. Du fret en abondance a été emmagasiné dans les entrepôts pour permettre d'opérer des chargements, et de faire partir les vaisseaux aux dates respectives du 8 et du 15 décembre prochain. Pour obtenir beaucoup du gouvernement fédéral à cette entreprise, des démarches spéciales avaient été faites par le président de la chambre de commerce, dit-on, et par plusieurs négociants influents.

Tout cela manque au dernier moment par le fait que des ordres venus d'Ottawa auraient commandé d'enlever des bouées et lumières flottantes, et de discontinuer le service ordinaire de balisage du fleuve jusqu'au golfe. Les intéressés s'irritent de cet état de choses, et naturellement, l'occasion aidant, l'on ne se fait pas faute de blâmer l'attitude du gouvernement à l'égard de Québec. Nous relatons ces faits sans toutefois prendre part à ce débat qui n'est point de notre compétence. Les responsabilités s'établiront tôt ou tard, et nous serons plus à même de pouvoir constater à qui incombe la faute, si faute il y a.

Cependant, nous croyons devoir, dès maintenant, mentionner cette accusation souvent formulée que les autorités en auraient agi ainsi pour la seule raison que la saison de navigation océanique est maintenant finie pour Montréal. En d'autres termes, l'on ferait dépendre exclusivement tout le système de balisage du fleuve St-Laurent, quant à ce qui concerne la durée du service gouvernemental, sur le fait que les grandes compagnies océaniques ne laissent plus partir aucun de leurs steamers du port de Montréal, après une date déterminée et connue d'avance.

L'on ne se gêne pas de dénoncer ce fait comme un sacrifice des intérêts de Québec, sans songer peut-être aux inconvénients graves qui pourraient résulter d'un change-

ment fait dans les habitudes établies pour la navigation. La majorité des hommes bien pensants que nous avons vus et entendus à ce sujet paraît être d'opinion qu'il n'est pas raisonnable d'espérer ainsi pouvoir bouleverser tout un système à quelques jours d'avis, et que les conséquences de tels bouleversements sont trop graves, surtout quand ils sont contraires à la loi et aux règlements en existence, pour qu'il ne soit pas juste d'attendre que les raisons soient données, avant de passer jugement et condamnation.

Ceux qui connaissent mieux les nécessités de la navigation font remarquer, avec beaucoup de raison, ce nous semble, qu'il ne s'agit plus seulement des bouées et des phares flottants cet automne, mais qu'il faut songer à les mettre en lieux sûrs et à portée raisonnable, pour qu'il soit possible de les replacer au printemps prochain et éviter ainsi des retards qui seraient préjudiciables à l'ouverture de la navigation.

C'est un problème qui présente beaucoup de difficultés, et qui passionne actuellement les esprits. Il s'y mêle, malheureusement trop d'intérêts étrangers aux véritables intérêts du commerce; les turbulents en profitent pour créer des embarras. L'incident a de l'importance en ce qu'il démontre qu'il nous reste beaucoup à faire pour réaliser toutes les espérances que nous permet d'avoir notre situation géographique. Les avantages pratiques qui en résulteraient pour Québec et le pays en général ne peuvent pas tous survenir à la fois, et nous pouvons nous attendre à bien d'autres déceptions aussi longtemps que nous n'aurons pas complètement outillé notre port pour déterminer un courant puissant et continu de commerce maritime, qui nous permette de contrôler le chargement et le déchargement d'un grand nombre de vaisseaux, et qui nous rendent indépendants des autres centres d'expéditions.

Cela viendra, c'est certain; mais cela n'est pas encore arrivé, et c'est pourquoi nous devons, par le travail et la persévérance, en continuant ce qui est si bien commencé, hâter les choses autant que possible, sans toujours crier à l'injustice et au monopole. Heureusement, ceux qui crient ainsi sont le petit nombre.

ÉPICERIES

Sucres: Sucres jaunes, \$3.40 à \$3.70; Granulé, \$4.20 à 4.30; Powdered 6 à 6½c; Paris Lump, 6½ à 6¾c.
Mélasses: Barbade pur, tonne, 30 à 31c; Porto Rico, 39 à 42c; Fajardos, 35 à 36c.

Beurre: Frais, 14 à 15c; Marchand, 14 à 16c; Beurrerie, 18 à 20c.

Conserves en boîtes: Saumon, \$1.05 à \$1.55; Clover leaf, \$1.60 à \$1.65; homard, \$2.50 à 2.70; Tomates, 85 à 90c; Blé-d'inde, 85 à 90c; Pois, 90c.

Fruits secs: Valence, 7 à 9c; Sultana, 10 à 12c; Californie, 8 à 10c; C. Cluster, \$2.40; Imp. Cabinet, \$2.50; Pruneaux de Californie, 7½ à 9c; Imp. Russian, \$4.50.

Tabac Canadien: En feuilles, 8 à 10c; Walker wrappers 15c; Kentucky, 12c; et le White Burleigh, 14c.

Planches à laver: "Favorites" \$1.70; "Waverly" \$2.10; "Improved Globe" \$1.95; Water Witch \$1.50.

Balais: 2 cordes, \$1.50 la doz; à 3 cordes, \$2.00; à 4 cordes, \$3.00.

FARINES, GRAINS ET PROVISIONS

Farines: Forte à levain, \$2.00 à \$2.10; 2e à boulanger, \$1.90; Patente Hongarienne, \$2.40; Patente, \$1.75; Roller, \$1.70; Fine, \$1.40; Extra, \$1.60 à \$1.65; Superfine, \$1.50; Bonne Commune, \$1.25 à \$1.30.

Grains: Avoine (par 34 lbs) Ontario, 50c; Province 49c; orge, par 48 lbs, 75c; orge à drèche, 70 à 80c; blé-d'inde, 70c; sarrasin, 60 à 70c; Son 90c.

Lard: Short Cut, par 200 lbs, \$23.50
Clear \$23.25 à \$23.60; saindoux pur le seau \$2.50; composé le seau, \$1.80; jambon, 12½ à 14c; bacon, 9 à 10c; porc abattu, \$8.50 à \$9.00.

Poisson: Hareng No 1, Labrador, \$6.50 morue No 1, \$5.25; No 2, \$4.75; morue sèche, \$5.00 le quintal; saumon, No 1 \$14.00; No 2 \$13.00; No 3 \$11.00; anguille, 4½c la lb.

Il est certain que cette semaine n'a pas été des plus florissantes pour le commerce en général. Nul ne s'en plaint, toutefois, parce qu'il en est ainsi d'habitude à cette saison de l'année. Même on nous dit que c'est mieux qu'à l'ordinaire. Nous sommes définitivement en hiver, et les communications par voitures sont faciles et même agréables, ce qui fait que beaucoup de gens nous viennent des campagnes avoisinantes.

Nous entendons souvent dire par les marchands, surtout par les épiciers en détail que les ventes se font aisément, mais que la collection est pénible. C'est toujours le système de crédit qui prédomine chez la plupart d'entre eux, crédit nécessaire, disent-ils, ce qui n'empêche pas que ce crédit leur fait subir de lourdes pertes et les fatigues. Quand l'avocat se met de la partie, c'est le bout, comme on dit.

Trop souvent les procédures démontrent que l'acheteur n'a rien à lui, que son salaire est souvent déjà engagé par plusieurs saisies; ce sont des frais, des délais interminables, souvent même un surcroît de dépenses pour le marchand qui paye le luxe qu'il s'est donné d'obtenir un jugement contre un insolvable. Le plus tôt, les habitudes du commerce seront réformées à ce point de vue, le mieux ce sera pour tout le monde. Il existe vraiment de l'abus dans bien des cas.