

d'approcher de Rimouski, tandis qu'à Petit Métis, le prolongement d'un quai naturel par un quai artificiel permettrait aux gros navires d'accoster le long de ce quai pour recevoir les malles et les passagers, sans autre transbordement et sans le service des bateaux de petit tonnage.

Que dans maintes circonstances, les navires transatlantiques, après avoir fait une traversée rapide, se sont vus retardés pendant douze heures avant de pouvoir communiquer avec Rimouski, à cause du mauvais temps, tandis qu'à Petit Métis, on peut accoster en tout temps, sans l'aide de petits bateaux.

Que la ligne de 30 brasses d'eau indiquant sur la carte marine la route à suivre pour la navigation se trouve à dévier considérablement au nord de Rimouski, les éloignant de ce dernier endroit, tandis qu'à Petit Métis, il n'est pas nécessaire de suivre cette ligne de 30 brasses, attendu que l'eau est profonde à peu de distance de terre et l'entrée du port est très facile.

Que le quai projeté à Petit Métis donnerait à une distance de 3000 pieds du rivage, une profondeur d'eau à la marée basse de quarante-deux pieds, tandis qu'à Rimouski, étant donné que le quai actuel serait prolongé de 5,000 pieds, longueur qu'on se propose d'y ajouter, la profondeur d'eau ne serait que de 21 pieds à la marée basse, ce qui serait insuffisant pour les navires de la ligne rapide ou tout autre navires, à fort tonnage. Que le choix de Petit Métis comme port d'arrêt pour le transbordement des malles et des passagers, soit pour l'intérieur du Canada ou pour l'Europe, permettrait au chemin de fer de rapprocher les malles et les passagers de leur destination de six à sept heures, tout en leur évitant les dangers et les inconvénients actuels du port de Rimouski.

Que Petit Métis offre un port sûr pendant dix mois de l'année, attendu que les glaces ne s'y accumulent pas de manière à nuire à la navigation à vapeur.

Que de l'avis des propriétaires de navires, le choix de Petit Métis, comme port d'arrêt et havre de refuge, serait tellement apprécié par eux, d'abord au point de vue d'économie dans les dépenses subséquentes au premier arrêt, et ensuite comme havre de refuge dans cette partie du fleuve, qu'il tendrait énormément à faire disparaître les préjugés qui existent contre les dangers de la navigation du St-Laurent. — Que la construction d'un quai à Petit Métis à la profondeur d'eau anticipée serait d'un avantage inappréciable pour l'expédition du bois de construction dans cette partie de la province, en autant que les grandes scieries ne sont situées qu'à cinq milles de l'endroit du quai projeté à Petit Métis, c'est-à-dire à Grand Métis, tandis qu'à présent, le bois pour exportation via Rimouski subit un transport de 25 milles par chemin de fer, donc économie notable pour le commerce.

Pour les considérations qui précèdent et en outre des avantages qui ne sont pas signalés dans ce rapport, votre comité croit de son devoir de suggérer à votre Chambre, de recommander fortement au gouvernement fédéral de ne pas continuer le prolongement du quai de Rimouski et qu'il emploie les fonds votés pour ce dit prolongement, à la construc-

tion d'un quai à Petit Métis, ainsi que d'une voie de raccordement avec le chemin de fer Intercolonial. Votre comité s'appuie sur le fait que la construction d'un quai qui rencontrerait les besoins de la navigation dans cette partie du fleuve et de la voie de raccordement avec l'Intercolonial avec toutes les bâtisses pour recevoir le trafic, coûterait, d'après les estimations faites, une somme moindre que le prolongement proposé du quai actuel de Rimouski, en outre que ce travail serait d'un avantage énorme pour le fonctionnement de la ligne rapide projetée, du commerce et de la navigation en général.

Le tout respectueusement soumis,
(Signé) CHS. DESMARTEAU,
R. BICKERDIKE,
R. FORGET,
L. E. MORIN, jr,
Rapporteur.

Chambre de commerce.
Montréal, 23 décembre 1895.

Par la nature même des lieux, Petit Métis est un admirable port de refuge, et il nous souvient d'avoir vu, au sein des grandes tempêtes d'automne, plus d'un voilier transatlantique, chassé par l'irrésistible rafale du large, échapper au naufrage lorsqu'il pouvait réussir à se diriger jusqu'aux eaux calmes et profondes qui bordent l'arc formé par la Pointe du Petit Métis.

—(o—o)—

LE COMMERCE DU JAPON

Nous extrayons les quelques notes suivantes d'un très remarquable rapport que le Conseil général de France à Yokohama a adressé à son gouvernement :

La quatrième Exposition nationale pour l'encouragement de l'agriculture, du commerce, des arts et de l'industrie, a été inaugurée le 1er avril dernier à Kioto.

Les trois Expositions précédentes avaient eu lieu à Kioto en 1877, 1881, 1890. On a choisi cette fois Kioto comme théâtre de cette manifestation du travail national, parce que l'année 1895 est le mille centième anniversaire du transfert de la capitale dans cette ville par l'empereur Kammuteno (oct. 795) et qu'on a voulu donner à la célébration de cet anniversaire un éclat inaccoutumé.

L'industrie du fer est encore dans l'enfance ici, mais aujourd'hui plus que jamais, le Japon sent le besoin de posséder des aciéries lui fournissant la matière qui lui est nécessaire pour la marine de guerre et son industrie.

PÉTROLE. — Le pétrole qu'on trouve dans les provinces de Shinano, Echigo, Iyo et Totomi est de mauvaise qualité et peu propre à l'éclairage. Du reste, la quantité produite est relativement très peu considérable. Le Japon demande aux Etats Unis et aussi, depuis quelques années, à la Russie pour 4 millions de yen de pétrole annuellement.

Quel est l'avenir du charbon japonais en ce qui touche l'exportation ? Considé-

table, on peut l'affirmer. Il est question en ce moment de lui ouvrir un nouveau débouché, l'Inde ; lorsque le chemin de fer sibérien sera terminé, il faudra un stock considérable pour faire face à la consommation des locomotives en Sibérie, et des navires qui circuleront entre le Japon et Vladivostok. Quant à la consommation locale, tout fait prévoir qu'elle augmentera ; le développement des lignes ferrées, de la flotte marchande et de la marine de guerre ; la création de nouvelles usines, de forges, de métallurgies, d'aciéries ; la création d'industries chimiques, de verreries ; la diminution constante du charbon de bois qu'il faudra forcément remplacer par la houille. La quantité de charbon de terre, qui sera nécessaire pour satisfaire à tous ces besoins, nouveaux ou anciens, de plus en plus pressants, se calculera par un chiffre énorme et le moment n'est certainement pas loin où la consommation atteindra 3 millions de tonnes annuellement. Rien que les forges et établissements métallurgiques absorberont, selon toutes prévisions, 100,000 tonnes par an.

On n'ignore pas que le Japon est peut-être le pays du monde le plus riche en poissons de toutes espèces. Aussi une section importante est elle consacrée à ce produit maritime de premier ordre. La valeur du poisson, pris sur les côtes de l'empire, a atteint en 1892, environ 9,600,000 yen (a) ; les herbes marines qui jouent un si grand rôle dans l'alimentation et aussi dans le commerce se chiffrent par 1 million 800,000 p.

3,300,000 individus (la population du Japon est de 40 millions d'âmes) sont adonnés à la pêche, à la préparation du poisson et à l'exploitation des salines, et en vivent.

TABAC. — Ce sont les Portugais qui ont introduit cette plante au Japon dès le commencement du dix-septième siècle ; la culture s'en répandit aussitôt et les Japonais prirent un goût très vif pour le tabac. Aujourd'hui on en trouve partout.

On sème en février ou mars ; quand, au bout de deux semaines, la plante paraît, on l'arrose avec de l'engrais humain étendu d'eau ; on sarcle ensuite, s'il y a lieu. En avril, on transplante les plants les plus vigoureux et on les fume ensuite plusieurs fois. Il faut avoir soin d'enlever les fleurs dès qu'elles paraissent, afin de conserver aux feuilles leur arôme. En juillet, quand les feuilles commencent à jaunir, on enlève celles qui sont le plus près de la racine : ce sont les "motoba" feuilles de la base, donnant une qualité moyenne de tabac. Douze ou treize jours après, on enlève les feuilles qui se trouvent au-dessus de celles enlevées précédemment et qu'on appelle "nakaba" feuilles du milieu ; elles fournissent la meilleure qualité. Enfin, on casse le haut de la tige avec le reste des feuilles ; celles-ci sont connues sous le nom de "eda ori tobako", feuilles à la tige brisée. Leur qualité est inférieure. Les feuilles de tabac sont exposées à l'air jusqu'à ce qu'elles aient jauni : on les hermetise ensuite et puis on les onferme hermétiquement.

Les feuilles de tabac japonais sont jaunes claires et minces, le tabac est doux, d'un goût fade et insipide pour nous. On ne le