

jupe tombe bien et si son chapeau est droit; et elle saura un gré infini, à celui qui lui aura procuré cette satisfaction.

Ce sont de petites choses, oui c'est vrai; mais c'est avec ces petites choses que l'on atteint de gros résultats. Le monde marche; notre pays se débarrasse rapidement de ses habitudes rudes et rustiques; le marchand du vingtième siècle donnera autant d'attention au confort matériel de ses clients qu'à l'assortiment de son stock, non seulement parce que ce sera d'une civilisation plus raffinée, mais parce que cela lui rapportera davantage.

## COMPTES-RENDUS

Chambre de Commerce de Québec

RAPPORT ANNUEL DU CONSEIL

Québec, mardi, 10 déc. 1895.

Messieurs,

Le Conseil de la Chambre regrette beaucoup de n'avoir pas été en mesure de vous faire un rapport périodique de ses travaux depuis la dernière assemblée générale annuelle. Ce ne sont pas tant les questions à élaborer et les occasions d'activité qui ont manqué; comme la possibilité de conduire ces questions à une solution définitive. Quelques-unes d'entre elles sont encore à l'étude, tandis qu'autres sont en mesure d'entrer dans le domaine des faits accomplis.

Le premier acte du Conseil, à la suite des dernières élections générales annuelles a été de porter toute la question d'un service de steamers rapides entre le Canada et l'Europe à la connaissance des principales Chambres de Commerce d'Angleterre, sous la forme d'un mémoire bien élaboré. Ce mémoire fut rédigé dans l'intention de donner plus de force au projet et d'appuyer les démarches de ceux qui s'en sont constitués les patrons.

La nécessité du service est de nouveau venue sur le tapis à l'ouverture de la navigation sur le Saint-Laurent. En réponse aux vives instances des gens d'affaires, le Conseil écrivit au gouvernement fédéral pour le prier d'utiliser, pour le service des malles, les steamers les plus rapides qui naviguaient entre les ports d'Angleterre et ceux du Canada. Le gouvernement se rendit à sa demande. Tout dernièrement le Conseil a demandé au gouvernement fédéral de vouloir bien ne pas perdre de vue l'importance qu'il y a de ne subventionner qu'un service de vingt nœuds à l'heure.

Le Conseil s'est occupé de la question du grand canal d'égoût que l'on construit en ce moment depuis le lac Michigan à Chicago, du côté du Mississippi. Dans une lettre au gouvernement fédéral, il a demandé à celui-ci de vouloir bien s'enquérir si ce canal, et d'autres canaux projetés dans le même circuit territorial, n'affecteraient pas le niveau des bassins et cours d'eau navigables du Canada. Ce point, de prime abord, n'a pas paru occuper sérieusement l'attention publique, mais aujourd'hui, la

presse de l'ouest du Canada et des États-Unis s'en occupe et le gouvernement fédéral lui consacre une attention sérieuse.

Le Conseil a signalé au gouvernement fédéral l'urgence qu'il y a de jeter un câble télégraphique entre l'île d'Anticosti et Belle-Isle. D'un autre côté, Terre-Neuve vient de soulever la question d'une ligne télégraphique entre cette île et Belle-Isle, cette ligne partirait de Tilt-Cove et irait jusqu'à Quirpon, sur l'île de Terre-Neuve; de là, elle s'étendrait à 1½ mille jusqu'à Belle-Isle.

Le Conseil n'a pas précisément d'objection à pareil projet, mais, dans son opinion, le gouvernement fédéral devra d'abord s'occuper des besoins de la côte Nord sous ce rapport. Aujourd'hui, le télégraphe va jusqu'à la Pointe des Esquimaux. Le gouvernement devrait prolonger cette ligne de point en point le long de la côte jusqu'à Blanc Sablon, et, en cet endroit, relier Belle-Isle à la côte Nord par un câble. De Belle-Isle à Terre-Neuve, ensuite, toute ligne télégraphique devrait être considérée comme un supplément, ou comme le supplément de tout le système.

Durant l'année, le Conseil a eu plusieurs entrevues avec des représentants de la Société Bienveillante des Débardeurs de Québec, dans le but d'aviser aux meilleurs moyens à prendre pour raviver le commerce du port.

Au mois d'août dernier, un comité fut formé de membres de la chambre et de la Société des Débardeurs, pour discuter les bases d'une entente. Il fut décidé de proposer aux débardeurs d'employer les grues à vapeur pour un temps, à titre d'essai, dans le chargement et déchargement de cargaisons de toute nature. La Société des Débardeurs refusa de se rendre à cette proposition.

Sur la demande qu'on lui en a faite, le Conseil a cru devoir transmettre au gouvernement provincial toute la correspondance qu'il a échangée avec le gouvernement et la Société, depuis le 1er juillet 1891 jusqu'au 12 novembre 1895. La Législature est maintenant saisie de toute l'affaire.

Il est vraiment regrettable qu'il n'ait pas été possible d'en arriver à une entente entre les armateurs et la Société des débardeurs, surtout au moment où le projet de service de steamers rapides est à la veille d'être exécuté, et au moment où l'on agit la question du creusement des canaux, afin de permettre aux barges de descendre directement des lacs jusqu'à Québec, c'est-à-dire jusqu'au point le plus rapproché de l'Atlantique où elles pourront rencontrer les steamers océaniques.

Les travaux de cette importante voie ferrée entre le Saint-Laurent et les grands lacs continuent de marcher. L'autre jour, on inaugurerait un pont de la voie, à l'endroit appelée Grand-Mère, sur le Saint-Maurice. On espère qu'avant deux ans cette grande artère sera en plein fonctionnement, si la Compagnie obtient l'appui et l'encouragement auxquels l'entreprise a certainement droit. La ville de Québec, le terminus de la future artère, du côté de l'Atlantique, est directement intéressée à ce que cette voie ferrée soit livrée le plus tôt possible au trafic.

On semble avoir complètement perdu de vue cette entreprise importante. On a fait tellement de bruit autour d'elle à certaines époques, et les résultats que l'on a obtenus ont été si minces, que l'affaire a, pour ainsi dire, pris le carac-

tère d'une fable ou d'un conte de nourrice. Cependant, le projet n'a certes pas perdu une ligne de son importance réelle. Les étrangers, les hommes d'affaires, qui viennent à Québec, ne peuvent s'expliquer comment il se fait que les deux rives du Saint-Laurent, à Québec, ne sont pas, depuis plusieurs années déjà, reliées par un pont de chemin de fer à la Chaudière ou dans les environs. Diverses compagnies de chemins de fer américains sentent qu'il serait de leur intérêt de voir un pont de chemin de fer construit à Québec, et il ne serait certes pas surprenant si un jour nous trouvons un appui substantiel de ce côté là.

En ce moment des Américains de Boston et d'ailleurs s'occupent d'organiser un service de tramway électrique entre Boston et Lévis. Assurément, le terminus de cette nouvelle voie de communication devrait pouvoir se trouver à Québec. Alors que des gens viennent nous demander, à nous et au gouvernement de cette province appui pour des entreprises comme la canalisation de l'Ottawa; certes les Québécois devraient pouvoir se lever, reprendre l'entreprise d'un pont de chemin de fer à Québec et la pousser jusqu'au moment où elle sera du domaine des faits accomplis. C'est l'intérêt du commerce en général que la chose s'exécute le plus tôt possible.

Le printemps dernier, le Conseil s'est occupé d'une question importante se rapportant à l'administration des douanes. Il est bien connu que l'interprétation et l'application du tarif douanier diffèrent beaucoup entre les différentes villes de la Confédération, au grand ennui et détriment du commerce. L'automne dernier, le Conseil a recommandé au gouvernement fédéral de convoquer des conférences d'estimateurs de douane, afin que ces officiers s'entendent parfaitement sur l'application du tarif. Il y a quelques mois, le Conseil appuyait une requête qui concluait à la nomination d'un conseil d'experts d'estimateurs de douane.

Il est à espérer que le gouvernement fédéral comprendra, sans délai, l'opportunité et la nécessité qu'il y a pour lui de se rendre aux suggestions qui lui sont faites. Une fois en fonctionnement, le système ne manquera pas de faire disparaître une foule d'abus et d'injustices auxquels le commerce est journellement en butte.

Le Conseil a échangé quelques lettres avec le gouvernement au sujet de droits prélevés sur des marchandises envoyées sous le sceau de la douane et renvoyées telles qu'expédiées.

Il y a un an le Conseil réussissait à obtenir du comité de la classification du fret au Canada une réduction dans les taux de fret prélevés sur les marchandises d'échantillons empaquetées dans des valises. Soit que les instructions, à cet effet, n'aient pas été communiquées, ou soit qu'on les ait ignorées, il est arrivé, en plusieurs circonstances que des compagnies de chemins de fer, du moins dans le district de Québec, ont prélevé le fret à l'ancien tarif sur ces valises. Le Conseil a signalé la chose au comité et il est à espérer qu'il n'y aura plus sujet pour lui de formuler pareilles plaintes.

Le Conseil a adressé au ministre de l'Agriculture un mémoire insistant sur l'importance de certaines mesures à prendre pour développer le commerce du beurre avec l'Angleterre.

Dans une lettre subséquente, le Con-