

Nos compagnies de transport par terre et par eau ne seront donc pas lésés par la clause 22.

Une clause de protection a été ajoutée hier au règlement des chantiers, au cours de l'assemblée du cabinet d'Ontario. Il a été décrété qu'aucun possesseur de licence, ou un agent de cette personne ne pourrait employer en des chantiers canadiens, une personne qui n'est pas domiciliée en Canada. Exception est faite en faveur du gérant général d'une compagnie, le premier teneur de livres sous cet agent et un inspecteur des travaux, à moins qu'une permission spéciale ne soit accordée par le commissaire des terres de la couronne.

La punition imposée sera une privation de la licence que l'exécutif pourra renouveler ensuite à telles conditions qu'il le jugera à propos.

Ce règlement s'applique aussi aux toueurs qui charroient le bois.

Les toueurs enregistrés aux Etats-Unis pourront employer un capitaine, un ingénieur ou chauffeur américains. Tous les accessoires comme les chevaux, bêtes à cornes, voitures, provisions, outils, etc., devront être achetés en Canada, à moins qu'une permission spéciale ne soit accordée par le commissaire des terres de la couronne.

Toute infraction à ces dernières clauses devra être punie de la même manière que ci-dessus.

Notre confrère le *Bulletin des Halles* vient de publier son estimation de la récolte du blé en France et dans le monde.

Pour la France, notre confrère évalue la récolte, cette année, à 82,787,700 hectolitres, contre 118,905,098 hectolitres en 1896, chiffres officiels provisoires; c'est donc une diminution de 36,117,890 hectolitres sur 1896, et de 26,709,601 hectolitres sur la dernière production moyenne décennale qui est de 109,497,301 hectolitres. Le poids spécifique moyen n'étant que de 75 kil. 57, le rendement en poids ressort à 62 millions 562,665 quintaux qui, au taux d'extraction de 75 p. c., donnent 46,921,998 quintaux de farine.

C'est une récolte mauvaise sous tous les rapports, car la qualité du grain laisse généralement beaucoup à désirer: elle nécessitera une importation d'environ 40 millions d'hectolitres, pour faire face à tous les besoins (consommation, semences et industrie), qui sont de 124 millions d'hectolitres en chiffres ronds.

D'autre part, notre confrère éva-

lue la production dans le monde à 795 millions 100,000 hectolitres contre 861 millions 500,000 hectolitres l'an dernier, soit un déficit de 65,400,000 hectolitres (1,438,800,000 minots). Les importations universelles étant estimées à 184,800,000 hectolitres et les exportations à 158,500,000 hectolitres, il y aurait, par suite, dans le mouvement général du blé, pendant la campagne actuelle, une balance en faveur des importations de 26,300,000 hectolitres (578,600,000 minots).

LA LIGNE RAPIDE

Dans un article de fond, le *World* de Toronto, dit: "Y a-t-il conspiration, de la part des lignes atlantiques desservant le Canada et de la part des chemins de fer, de détruire le syndicat Petersen qui a passé un contrat avec le gouvernement canadien pour l'établissement d'un service nouveau et meilleur. Il le semblerait. Si tel est le cas, nous avons confiance que Sir Richard Cartwright prendra une attitude vigoureuse et veillera à la réalisation du projet, en dépit de toute opposition intéressée."

C'est bien notre avis qu'il y a des bâtons jetés dans les roues par les armateurs rivaux des Petersen, Tate & Co; la preuve nous la voyons dans les télégrammes et les racontars lancés par des concurrents jaloux de n'avoir pas eu le contrat du service rapide.

Dès le début un armateur évincé a publié *urbi et orbi* qu'il était impossible à la compagnie dont la soumission avait été acceptée de pouvoir réussir avec une subvention inférieure à celle qu'il avait lui-même demandée. Plus tard, le bruit courait que l'amirauté anglaise s'opposait à la construction de navires du système *turret*; puis enfin, un autre armateur, revenant de Londres, affirmait que la compagnie ne pouvait trouver les capitalistes nécessaires pour mener l'affaire à bien.

Qu'il y ait conspiration ou non, il est certain que tout a été mis en œuvre pour faire avorter le contrat du service rapide tel qu'accordé à MM. Petersen, Tate & Co. Tout armateur croit que le service transatlantique rapide ne pourra donner satisfaction que s'il est fait par lui-même et avec une subvention telle qu'elle paie tous les frais d'exploitation et, peut être même encore, une partie de l'intérêt du capital engagé.

Ce qui prouverait que les armateurs n'ont pas une confiance outrée dans les recettes probables du ser-

vice rapide. Nous avons depuis longtemps, pour notre part, partagé cette opinion et nous la partageons encore. Cependant, depuis que le contrat a été accordé, nous nous sommes inclinés devant les faits acquis et nous nous sommes bien gardés de faire chorus avec ceux qui, quoique partisans du principe d'une ligne rapide, se sont acharnés contre les soumissionnaires acceptés par le gouvernement.

Si MM. Petersen, Tate & Co. ne réussissent pas à former le capital nécessaire, il n'y a aucun doute que de nouvelles soumissions seraient appelées—tellement est grand l'engouement dans certains clans plutôt politiques que commerciaux pour les gros jobs—et que la subvention annuelle à payer par le gouvernement serait plus forte après un premier insuccès.

Contrat pour contrat, nous donnons la préférence à celui qui coûtera le moins cher et qui exigera moins de sacrifices de la part des contribuables, car, en somme, il ne faut pas oublier que l'Etat ne fait pas l'argent à sa guise mais qu'il doit le demander aux taxes pour faire face à ces engagements.

En attendant, nous continuons à croire, comme d'ailleurs nous l'avons maintes fois répété, que les lignes de vapeurs faisant le service entre l'Angleterre et le Canada viendront d'elles-mêmes à se créer une flotte de navires ayant le tonnage et la vitesse voulus pour les nécessités du transport par mer et dans le fleuve. Déjà, il y a concurrence de vitesse entre les rivaux et les nouveaux navires en chantier commandés par nos armateurs nous montreront bientôt que chacune des compagnies de transport entend ne pas se laisser distancer par ses concurrents. Evidemment, les traversées seront peut-être moins rapides qu'en subventionnant très grassement des lignes spéciales, mais il eût été plus sage et plus économique, selon nous, de donner de simples primes aux navires faisant le plus grand nombre de voyages pendant la saison de navigation et les traversées les plus rapides.

De telles primes auraient été un puissant stimulant pour toutes les compagnies; elles auraient excité une rivalité de bon aloi chez les armateurs, rivalité qui aurait contribué à transformer promptement notre marine marchande. D'elle-même, elle serait arrivée à adopter les types de vapeur qui conviennent le mieux au service qu'elle est appelée à faire. Tandis qu'avec une