

Failites du 2e trimestre 1881, par province, avec désignation de l'actif nominal et de l'actif réel, ainsi que du passif par province:

Province.	Nombre de failites.	Actif nominal.	Actif réel.	Passif.
Ontario.....	108	\$160,400	\$303,100	\$700,420
Québec.....	23	191,586	115,850	273,405
Prov. mar.....	17	551,100	354,510	672,287

Aux Etats-Unis, pendant les six premiers mois des mêmes années, le nombre des failites, leur passif et leur actif furent:

	1879.	1880.	1881.
Nombre de failites.....	3,810	2,399	3,212
Actif réel.....	\$24,644,078	\$19,485,525	\$14,720,907
Passif.....	60,508,756	31,837,303	39,724,705
Proportion de l'actif au passif.....	49 p.c.	46.3-10 p.c.	40 p.c.

Nous ne pouvons pas nous dissimuler, en ce qui concerne le Canada que peu d'importance doit être attachée aux chiffres tant au passif que de l'actif des failites. Sans loi fédérale sur la matière, le règlement des failites est abandonné à cinq législations provinciales différant l'une de l'autre, toutes d'une exécution fort coûteuse et hors du contrôle du gouvernement. Il ne faut donc pas s'étonner du peu de confiance qu'inspirent les rapports sur leur nombre et leur situation et des plaintes qu'ont formulées les députations du commerce anglais à Sir John Macdonald, sur un pareil état de choses. L'admission de créanciers par préférence, le dépouillement de tous les autres créanciers au profit du premier créancier poursuivant, la décharge du débiteur sur la preuve de son insolvabilité dans certaines provinces sont des faits suffisants pour désirer le retour à une loi fédérale uniforme pour tout le pays qui éviterait ce que l'on reprochait à la loi de failite abrogée à l'avant-dernière session du parlement.

Que sont devenues les statistiques que publiait sur les failites chaque année, en tête de statistiques criminelles, le ministre de l'agriculture? Depuis l'abrogation de la loi de failite, elles ne sont plus publiées. Si à partir de cette époque, les syndics officiels étaient abolis, ils n'en continuaient pas moins la liquidation des failites qu'ils avaient en mains et leur responsabilité vis à vis du public et l'intérêt des créanciers demandaient que les dernières opérations cloturant leurs fonctions fussent connues. Combien de failites déjà anciennes restaient à liquider à l'abrogation de la loi? Personne ne le sait; car les statistiques sans connexion d'année en année sont muettes à cet égard. Combien ont été liquidées depuis? Combien de syndics ont obtenu la décharge de leurs cautions et la libération de l'hypothèque de la couronne sur les biens-fonds qu'ils possédaient? Combien enfin laissent attendre peut-être encore aujourd'hui à de malheureux créanciers le dernier dividende d'une failite attardée?

Il serait du devoir du gouvernement fédéral de presser le règlement final des intérêts

confiés à ses officiers et de publier dans la gazette officielle le nom de ceux d'entr'eux qui ont obtenu une pleine et honorable décharge de leurs fonctions.

UNE STATISTIQUE DE LA NAVIGATION MARITIME.

Le Bureau de Statistique de Norvège a publié récemment un curieux travail de statistique sur l'industrie maritime dans le monde entier. Nous en extrayons les chiffres qui regardent plus particulièrement le Canada, en priant nos lecteurs de remarquer qu'ils s'appliquent à l'année 1878, c'est-à-dire qu'ils sont vieux de trois ans.

L'Europe possède à peu près 75 p. c. de l'ensemble des marines marchandes; après l'Europe vient l'Amérique qui pour les ports du nord et du sud représente 20 p.c. du total de la marine universelle. La part des autres continents réunis n'est que de 4 à 5 p.c.; il est probable cependant qu'elle serait double si l'on connaissait exactement la marine chinoise et la marine japonnaise. Un jour ou l'autre, et prochainement peut-être, le pavillon chinois apparaîtra dans les mers de l'Europe.

Si on néglige les navires au-dessous de 50 tonneaux, on trouve que l'Europe possède 42 tonneaux par 1000 habitants, l'Amérique 40, l'Australie 79, les autres pays maritimes environ deux tonneaux.

L'industrie maritime est inégalement distribuée en Europe; elle se concentre particulièrement sur les côtes de la mer du Nord et de l'Océan Atlantique. Ces seuls ports possèdent plus de dix millions de tonneaux; la seconde région au point de vue des armements, est la région opposée de l'Atlantique, qui va du détroit de Belle Isle à la Floride, et a une étendue de côtes à peu près égale à la première et qui compte environ trois millions et demi de tonneaux.

Voici un tableau des vingt ports d'armement les plus considérables du monde. Le bureau de statistique de Norvège n'a tenu compte que des navires de plus de 50 tonneaux et a calculé une tonne à vapeur comme l'équivalent de trois tonnes à voile. Nous n'apprécierons pas la justesse de ce calcul, mais il est facile à voir qu'il est tout à notre détriment, parce que nous ne possédons guère que des voiliers.

Ports d'armement.	Navires à voiles et à vapeur réunis. Tonnage calculé
1° Liverpool.....	2,647,373
2° Londres.....	2,330,688
3° Glasgow.....	1,492,364
4° New-York.....	1,153,676
5° Marseille.....	525,375
6° Hull.....	496,474
7° Newcastle.....	472,863
8° Sunderland.....	430,692
9° Hambourg.....	366,006
10° Brème.....	336,249
11° North-Shields.....	312,859
12° Boston et Charlestown.....	288,635

13° Saint-Jean (Nou.-Bruns.)	283,117
14° Greenock.....	275,692
15° Philadelphie.....	272,311
16° West-Hartlepool.....	265,208
17° San-Francisco.....	262,318
18° Le Havre.....	238,596
19° Barcelone.....	224,685
20° Gènes.....	218,568

Le port de St-Jean, N. B. se trouve le 12e sur cette liste avec 283,117 tonneaux. Il n'a de supérieurs en Amérique que deux ports, ceux de New-York et de Boston. Il vient avant Philadelphie. Comme les navires marchands dont St-Jean est le port d'attache sont à peu près tous des voiliers, la place de ce port serait probablement la cinquième ou la sixième, si la tonne à voile était comptée comme équivalant de la tonne à vapeur.

Dans le tableau comparé de la marine marchande des différents pays maritimes du monde, le Canada occupe le 6e rang; le tonneau à vapeur étant toujours calculé comme l'équivalent de trois tonneaux à voile.

Marine marchande au 1er Janvier 1879. Tonnage au-dessus de 50 tonneaux.

	Navires à vapeur	Navires à voiles	Tonnage Calculé
1° Angleterre.....	2,566,237	3,998,082	11,696,793
2° Etats-Unis.....	617,054	1,849,501	3,700,663
3° Norvège.....	48,720	1,393,115	1,539,275
4° Allemagne.....	177,483	909,720	1,442,219
5° France.....	270,717	606,161	1,418,312
6° Canada.....	82,238	1,119,564	1,366,278

Si l'on additionnait simplement les deux premières colonnes du tableau, les pays y mentionnés changeraient de place et seraient classés comme suit:

1° Angleterre.....	6,564,319
2° Etats-Unis.....	2,466,555
3° Norvège.....	1,441,835
4° Canada.....	1,201,802
5° Allemagne.....	1,087,303
6° France.....	876,878

Si maintenant on classe les différents pays d'après le rapport de leur tonnage calculé (1 tonne de vapeur considérée comme égale à 3 tonnes de voilier) avec la population, on trouve le résultat suivant:

Pays.	Tonneaux Calculés.	Réels.	par 1000 habit.
1° Norvège.....	814	763	—
2° Grande-Bretagne et Irlande.....	339	190	—
3° Canada.....	236	207	—
4° Danemark.....	168	116	—
5° Suède.....	139	105	—
6° Grèce.....	137	125	—
7° Finlande.....	134	128	—
8° Océanie anglaise.....	125	82	—
9° Pays-Bas.....	117	84	—
10° Etats-Unis.....	77	51	—

On voit par la seconde colonne que le tonnage réel place le Canada au second rang relativement à la population.

Sous le rapport de la navigation à vapeur, notre pays ne semble pas très favorisé. Voici le tableau que donne la statistique citée: Nombre de navires à vapeur d'un tonnage de plus de 1500 tonneaux possédés par chaque nation et proportion pour cent.