

En ce qui concerne les produits finis, ils gardent le cours de fr 130 pour le fer marchand no. 2, avec fr 135 pour le no 3 et l'acier en barres, franco gares belges. Pour l'exportation, les prix sont de liv. st. 5 à liv. st. 5.2.0 franco-bord Anvers.

L'exportation vers l'Angleterre et ses colonies se ressent un peu des "coronation days" pendant lesquels les grosses maisons de Londres ne feront pas beaucoup d'affaires.

Les poutrelles à fr 130 pour le pays et à liv. st. 4.16.9 exportation sont sans nouvelle avance, ce qui cependant serait bien nécessaire, eu égard aux hauts prix des combustibles et des matières premières.

Au compartiment des tôles, il y a assez bien d'activité en tôles fines et en tôles de 1-8 de pouce; les grosses tôles sont moins bien loties. Les tôles de fer no. 2 se cotent fr 140; les tôles de fer no. 3 et celles d'acier fr 145; les tôles d'acier S M fr 150 franco gares belges. Pour l'extérieur, ces prix sont de liv. st. 5.18.0 franco-bord Anvers.

En rails lourds et moyens, il y a une bonne activité dans les grandes usines.

FRANCE

Par suite de l'irrégularité qui se produit dans le cours des saisons, il y a une réelle stagnation dans les affaires. On voit peu de travaux et le marché à la consommation sur la place de Paris en souffre d'une façon très sensible. Le prix moyen des fers marchands est de fr 18 les 100 kg, celui des fers pour planchers de fr 19.

Dans les Ardennes, la physionomie du marché a peu varié pendant cette semaine. Les affaires sont plutôt calmes et les transactions nouvelles rares. Cet état de choses, c'est-à-dire le manque de nouvelles affaires suivies, commence par inquiéter sérieusement les industriels.

La nouvelle sensationnelle et malheureusement trop vraisemblable qui préoccupe en ce moment d'une façon particulière Saint-Etienne, c'est le renvoi prochain des treize cents ouvriers civils de la manufacture d'armes. Le 1er juillet, les ouvriers atteints par cette mesure seront invités à se trouver autre part un emploi à dater du 1er août. Des démarches actives sont faites auprès des pouvoirs publics par le maire de Saint-Etienne et les députés nouvellement élus de cette région, pour parer à cette triste éventualité.

En Meurthe-et-Moselle, la paix au Transvaal a eu pour résultat immédiat

de provoquer une reprise des affaires; l'allure générale est une fermeté soutenue des cours, aussi les usines sont-elles satisfaites de leurs commandes.

Dans le Nord, la situation est plutôt terne, la tendance des cours reste indéterminée.

ANGLETERRE

On signale de Middlesbrough un marché de fontes calme mais ferme. La fonte Cleveland no. 3 cote 49-3.

En ce qui concerne le marché du fer et de l'acier, la situation de ces industries dénote une amélioration. On signale de nombreuses demandes de prix au sujet de rails pour l'exportation.

Voici les cours moyens dans le district de Cleveland:

<i>Acier</i>		£.s.d.
Rails lourds.....	.....	5.17.6
Plaques de navires.....	.....	.....
— de chaudières.....	.....	7 10.
Cornières de navires.....	.....	.....
Feuilles simples.....	.....	8.12.6
— doubles.....	.....	9. 2.6
Hoops.....	.....	7.....
<i>Fer</i>		£.s.d.
Barres communes.....	.....	.....
— meilleures.....	.....	.....
— — 1re qualité.....	.....	7. 2.6
Cornières de navires.....	.....	.....
Feuilles simples.....	.....	8. 2.6
— doubles.....	.....	8.12.6
Plaques de navires.....	.....	.....
Traverses.....	.....	6. 7.6
Plaques de chaudières.....	.....	7. 2.6
Rails légers.....	.....	6.10..

A Sheffield, comme à Barrow-in-Furness, le marché a bénéficié pour l'ensemble des produits sidérurgiques de la cessation des hostilités dans l'Afrique du Sud.

En Ecosse, les affaires sur le marché des warants ont été calmes et les prix montrent de l'irrégularité. Néanmoins ce sont toujours les haussiers qui sont maîtres de la situation, car ils sont soutenus par les ordres et les demandes de prix qui arrivent continuellement d'Amérique concernant les produits bruts et manufacturés.

ALLEMAGNE

Statu quo sur le marché sidérurgique allemand.

On dément la nouvelle lancée par divers journaux au sujet de l'accord qui se serait fait concernant les primes à l'exportation pour les charbons et les produits sidérurgiques. La difficulté à résoudre serait, paraît-il, le fait que deux importants producteurs sidérurgiques posséderaient des charbonnages non affiliés au syndicat, ce qui rendrait assez délicate l'afférence des primes à allouer à ces producteurs.

Pendant les quatre premiers mois de cette année, l'Allemagne a exporté 928,822 tonnes de produits sidérurgiques divers contre 583,146 tonnes pendant les mêmes mois de 1901, soit pour l'année courante un progrès de 345,676 tonnes, ou 59,28 pour cent.

Pour les fontes, le progrès est de 58,000 tonnes, pour les fers profilés 52,000 tonnes, pour les rails et le matériel de la voie 39,000 tonnes, pour les demi-produits 126,000 tonnes, pour les tôles 13,000 tonnes, pour les fils 17,000 tonnes et pour les produits non dénommés 9000 tonnes.

EMPLOI DU COMBUSTIBLE LIQUIDE DANS LA NAVIGATION

Parmi les communications présentées à l'"Institution of Naval Architects" dans sa dernière session, s'en trouve une des plus intéressantes, due à sir Fortescue Flannery, et qui a pour sujet l'emploi du combustible liquide dans la navigation.

L'auteur expose que l'usage de l'huile minérale comme combustible remonte à 1870, sur les vapeurs de la mer Caspienne et du Volga et est adopté aujourd'hui sur 200 navires naviguant sur la première et sur autant pour le second.

Mais le fait que ces bateaux font leur service en eau douce, et que, par conséquent, il n'y a pas d'inconvénient à se servir de la vapeur comme agent de pulvérisation du pétrole, doit être pris en considération. De plus, la loi russe s'oppose à l'exportation des combustibles liquides à point d'inflammation peu élevé, et les transports intérieurs étaient, jusqu'à une époque récente, assez difficiles, aussi s'explique-t-on pourquoi une pratique, qui avait si bien réussi sur les points indiqués plus haut, ne s'est pas répandue, surtout pour des considérations d'un ordre purement commercial. La découverte récente de gisements d'huile minérale très riches, d'abord à Bornéo et en Birmanie, puis ensuite dans la Californie et dans le Texas, a changé cet état de choses.

Du moment où on pouvait compter sur des approvisionnements faciles de combustible liquide, les principaux intéressés, savoir les Amirautes, les grandes Compagnies de navigation, les armateurs, les ingénieurs des constructions navales, etc., ont dû se préoccuper immédiatement de la question. L'amirauté anglaise a prescrit des essais, non seulement sur des destroyers, mais aussi sur trois croiseurs et un cuirassé. En Italie, le ministère de la marine s'était déjà préoccupé de la matière, avant que la question des approvisionnements n'eût été résolue. La marine allemande emploie depuis plusieurs mois le combus-