" coûtant, et si les affaires ne s'améliorent " pas, la moitié au moins des fournaises " seront éteintes la semaine prochaine. La " demande pour la fonte est nulle. Cependant si l'on pouvait se procurer du " fer gris forgé, il serait en bonne demande. Le prix de celui-ci aux fournaises est de $27.00 à 29.00, ce qui ne paie pas les frais de fabrication. La production de la fonte verte sera réduite " d'un quart au moins, la semaine prochaine.

L'industrie la plus en souffrance ensuite est celle des cotonnades et des lainages, dont la production aussi sera réduite d'un tiers à la moitié. Tel est l'état actuel de nos voisins. Cette crise qui écrase l'industrie la plus prospère du monde après après celle de l'Angleterre, est arrivée au moment où la balance penchait invariablement du côté des Etats-Unis, grâce à une récolte exceptionnellement abondante et à la demande exceptionnelle de céréales par l'Europe. Et rien jusqu'ici n'a pu y mettre un terme, pas même les millions de louis d'or expédiés depuis deux mois de la Grande Bretagne et qui a forcé la Banque d'Angleterre de porter à 8 par cent son taux d'escompte.

Cela serait inexplicable, si l'on ne savait qu'une dette longtemps accumulée, la spéculation et des entreprises hasardeuses pèsent de tout leur poids dans la balance, ruinent la confiance, étouffent le crédit et immobilisent des ressources immenses, qui, si elles étaient réalisables auraient bientôt remis chaque chose à sa place. C'est une leçon qui doit nous servir et nous mettre en garde contre la fièvre des entreprises qui dépasseraient la mesure de nos forces.

TEMPS DURS.

On lit dans le *Foyer Canadien* publié à Worcester, E.-U.

Plus de 20,000 employés de manufactures dans le Connecticut sont actuellement sans ouvrage. Dans les autres états, la plupart des manufacturiers ont aussi suspendu ou parlent de suspendre leurs travaux. Il est à craindre que la crise ne se prolonge jusqu'après l'ouverture du congrès. Les hommes d'affaires ne semblent pas disposés à faire des investissements d'aucun genre avant que les vues financières du congrès soient connues et qu'on puisse en calculer la portée.

La reprise des paiements en espèces devient chaque jour de plus en plus probable dans un avenir très prochain. Beaucoup de maisons de commerce ont déjà commencé à recevoir les *greenbacks* au pair de la monnaie d'argent.

Nous ne saurions trop recommander à nos compatriotes d'économiser plus que jamais, et de se contenter de gagner peu plutôt que pas du tout, car la crise actuelle pourrait durer longtemps.

La question de transport.

En outre de la question de la réciprocité commerciale entre les Etats-Unis et le Canada que la chambre nationale de commerce a étudiée à sa dernière session et résolu de pousser vigoureusement devant le Congrès, cette organisation s'est aussi occupée sérieusement de trouver des moyens économiques de transport entre l'Ouest et l'Océan. Le comité exécutif avait soumis à ce sujet un rapport et certaines résolutions demandant au congrès de se charger de la législation sur les chemins de fer traversant plusieurs Etats, d'incorporer une compagnie qui voudrait construire une voie ferrée double qui serait exclusivement employée au transport du fret, et en faveur du développement des moyens de transport par eau comme étant le seul remède efficace contre le monopole et les exactions des compagnies de chemins de fer. Le tout se terminait en se réjouissant de la décision prise par le gouvernement fédéral d'élargir les canaux Welland et du St. Laurent. Les efforts faits par le peuple de New-York pour agrandir le canal Erié et en recommandant de pousser vers un prompt achèvement les travaux d'amélioration entrepris dans les rivières Mississippi et Ohio.

M. Grosvenor, de St. Louis, président du comité, accompagna ce rapport d'un discours dans lequel il fit voir l'importance extrême qu'il y a de donner à cette difficulté une solution prompt et pratique. La fermentation qui existe dans l'Ouest peut devenir dangereuse et mettre en péril les plus chers intérêts de la nation. Il croit que le meilleur moyen qui puisse être adopté est d'améliorer la navigation du Mississippi de manière à pouvoir expédier par cette voie les produits jusqu'à la Nouvelle-Orléans en hiver, de créer la concurrence entre les compagnies de chemins de fer et l'élargissement des canaux canadiens qui déjà soulagent considérablement le marché de l'Ouest.

M. Baker, de St. Louis, dit qu'il ne voyait qu'un moyen d'obvier à la difficulté et que c'était de construire une voie ferrée double depuis New-York et Philadelphie jusqu'à Chicago et St. Louis ; de soustraire cette ligne à tout contrôle des législatures d'Etats à travers lesquels elle passerait et de la soumettre au seul congrès fédéral.

Les délégués de Montréal, MM. McLennan et White exposèrent les grandes facilités offertes par le port de notre ville et les efforts qui sont faits par le gouvernement canadien pour augmenter la capacité de nos canaux. Les travaux sont commencés sur le canal Welland et poussés activement : on espère qu'ils seront terminés dans trois ans. Le droit exigé actuellement ne dépasse pas ½ct. par minot. Si le Congrès américain faisait des lois un peu plus libérales qui permissent aux Canadiens d'avoir libre accès sur les marchés du Nord-Ouest, les transactions pourraient se multiplier infiniment au grand avantage des deux pays.

Le rapport fut envoyé au *comité de transport* auquel plusieurs MM. furent ajoutés. Après délibération il rapporta les résolutions suivantes :

1o. Résolu que l'augmentation des facilités et l'abaissement des taux de transport entre l'intérieur et les ports de mer, ne doivent plus être considérés comme des mesures d'intérêt local, mais sont devenus des nécessités nationales.

1o. Résolu que la seule restriction complète et permanente à l'exaction de taux déraisonnable de transport se trouve dans le développement et l'amélioration des routes d'eau de manière qu'elles puissent mouvoir le fret au plus bas prix durant toute l'année et soumettre aussi les chemins de fer à une concurrence salutaire. C'est pourquoi nous nous réjouissons de l'agrandissement des canaux Welland et du St. Laurent par le gouvernement canadien ; les efforts faits par l'Etat et les citoyens de New-York pour améliorer les methodes de transport par les canaux de cet Etat ; de la grande attention donnée aux autres projets de communications intérieures par eau, et nous espérons que l'améliorations du Mississippi et des grandes voies d'eau nationales sera poussée sans retard à bonne fin.

Ces résolutions furent adoptées à l'unanimité, prouvant par là que les intérêts locaux se taisent devant une nécessité nationale et que tout le monde comprend maintenant que toutes les routes ne sont pas de trop pour accommoder l'immense trafic actuel et futur de l'Ouest. Les américains font taire leurs jalousies à l'endroit du canal Welland et reconnaissent qu'il est autant et plus nécessaire à leur prospérité qu'à la nôtre.

Rien ne prouve mieux l'appréciation qu'ils en font que le fait d'avoir placé son amelioration en tête des projets qui méritent l'appui et l'approbation du commerce.

Voilà le résultat de quelques années d'efforts et de la discussion amicale à laquelle les conventions des Chambres de Commerce du Canada ont donné lieu. C'est beaucoup et nous félicitons cordialement les deux pays de la bonne entente qui s'établit de plus en plus entre eux. Si les efforts pour renouveler le traité de réciprocité réussissent, comme il y a lieu d'espérer, nous entrerons dans une ère de prospérite inconnue jusqu'ici, de paix et de bonne entente qu'il sera impossible à la politique de briser. Les chances des intérêts seront tellement serrés que l'un et l'autre se trouveront dans l'obligation de tout faire pour empêcher une rupture et même un refroidissement notable.