

LA CRISE DU CHARBON

On écrit de Liverpool que les prix élevés atteints actuellement par les charbons soulèvent de toutes parts des récriminations contre les propriétaires des mines, les intermédiaires et les marchands de charbon. Les raisons qui ont déterminé cette augmentation sont de différentes sortes. Au premier rang, il faut placer l'importance de la demande, puis la décroissance du chiffre de l'extraction par homme. Tandis que, de 1880 à 1890, un homme extrayait par an 328 tonnes, de 1890 à 1899, ce chiffre est tombé à 298 tonnes, soit une diminution de $7\frac{1}{2}$ p. c.

Une autre cause sérieuse de renchérissement a été l'augmentation de l'impôt foncier sur les mines. En outre, le "compensation act," qui accorde des indemnités aux ouvriers blessés en cours de travail, est venu grever de 2 pence par tonne le combustible.

Les bois et tout ce qui est nécessaire à l'exploitation et à l'entretien d'une mine, ont considérablement augmenté de valeur, et si l'on ajoute à cette augmentation celle de 50 à 60 p. c. dans les salaires, depuis 1898, on reconnaîtra sans peine que le surcroît total des dépenses atteint un chiffre élevé.

On peut se demander combien de temps se maintiendront les prix actuels. A cela il est assez difficile de répondre d'une façon précise; mais une chose est certaine: c'est qu'un jour viendra où par la force même des choses, le charbon atteindra des prix encore plus élevés, et cela dans des circonstances absolument normales.

L'aire des couches de charbon superficielles diminue de jour en jour, et celle des grandes profondeurs sera bientôt la ressource, mais alors le coût de l'extraction du charbon en sera tellement accru que la période des prix élevés deviendra définitive. A ce moment il ne restera plus qu'à chercher un remplaçant au combustible, dont le prix sera devenu inabordable.

TABAC.—Le surcroît de besogne et le commerce rural ont depuis une couple de mois, forcé M. Jos. Côté à négliger quelque peu le marché de la ville. Pour obvier à cet inconvénient, M. Côté s'est assuré le service de M. J. E. Drouyn, chargé de visiter la clientèle de la ville. Cette augmentation successive du personnel de la maison Joseph Côté de Québec est un indice significatif de l'augmentation incessante du volume de ses affaires.

PROGRES ECONOMIQUES

La chambre de commerce d'Anvers vient de publier un rapport économique des plus intéressants, non seulement sur le mouvement commercial, industriel et maritime de la place d'Anvers en 1899, mais sur les différents mouvements du commerce extérieur des principales nations du monde.

Nous reproduisons de ce travail de plus de 200 pages les passages suivants relatifs au commerce des nations européennes, d'après la *Halle aux Cuirs*.

"Spécialement prononcée dans le domaine maritime, l'activité commerciale et industrielle a été universellement intense en 1899 et la statistique globale des échanges a dépassé sensiblement toutes les précédentes.

Pendant plus de vingt ans, il y avait eu baisse presque continue du prix des principales marchandises, interrompue deux ou trois fois par des hausses passagères. Depuis deux ans la hausse s'est maintenue constamment.

L'outillage terrestre, encore loin de son complément même dans les pays les plus avancés, réserve à la production des peuples civilisés et à leurs transports vers les territoires où presque tout reste à faire, un champ d'opérations que l'on peut qualifier d'inépuisable et dont l'exploitation n'a virtuellement commencé que vers la fin du XIX^e siècle.

En même temps que cet ensemble de situations favorables, un phénomène assez inattendu a été constaté: pendant des mois entiers les réseaux des chemins de fer, tant ceux des compagnies que des Etats, ont donné le spectacle étrange d'une insuffisance notoire.

La production houillère s'est trouvée singulièrement inférieure aux besoins non seulement dans notre pays, mais en Angleterre, en Allemagne et en France.

L'industrie métallurgique traverse la plus longue période de prospérité qui se soit présentée depuis trente ans.

Les administrations des chemins de fer ont adressé aux constructeurs de matériel de telles quantités de commandes que les établissements industriels débordés, ne peuvent faire face aux demandes.

Le nombre de kilomètres de rails décrétés et projetés dans les deux hémisphères est énorme.

La Belgique pour 29,457 kilomètres carrés de superficie occupe le premier rang, avec 20 kilomètres de voies ferrées par 100 kilomètres

carrés. Viennent après elle, comme ayant le plus de lignes comparativement à leur surface, la Saxe et le grand-duché de Bade, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas, la Suisse, la Prusse, la Bavière et la France, avec un nombre de kilomètres variant, par 100 kilomètres carrés, de 18 à 7.8 kilomètres.

On voit ce que peut attendre l'industrie du fer et de l'acier du développement des réseaux des différents pays et de la clientèle que leur achèvement créera en matériel, engins, outils et objets de toute espèce et de toute matière.

Il n'est pas douteux que les usines de tous les pays producteurs charbonniers et métallurgiques ont énormément de travail en perspective, et que le siècle qui va commencer continuera cette ère de prospérité.

Pour la Belgique, il nous est essentiellement agréable de pouvoir ajouter, en même temps que la constatation du progrès constant du commerce et de l'industrie, celle de l'expansion simultanée et croissante des capitaux affectés et des industries créées par des Belges en pays étrangers.

Le commerce spécial de la Belgique en 1899, avec une navigation internationale à l'entrée de 8,788 navires et 8,702,290 tonneaux (dont pour Anvers 5,613 navires et 6,872,848 tx.) a donné à l'importation une augmentation générale en valeurs de 10.4 0/0 sur l'année précédente, et à l'exportation une augmentation de 9.1 0/0.

La Grande-Bretagne, bien que se trouvant aux prises avec deux fléaux épouvantables (la famine et la peste perdurante dans l'Inde), et en outre avec la guerre dans l'Afrique du Sud, a réalisé en 1899 des résultats commerciaux qui n'avaient jamais été atteints.

L'exportation comprend 229,870,800 frs. de navires neufs.

Ce poste n'était pas encore compris dans le relevé de 1898: en le défalquant, on trouve que le dernier exercice donne sur le précédent une augmentation de 367,423,275 à l'importation, et de 662,664,125 à l'exportation. On est donc loin encore de la ruine prochaine du commerce et de l'industrie britanniques par les nations concurrentes.

La prospérité de l'Allemagne, bien marquée depuis 1894, ne s'est pas seulement maintenue en 1899, mais elle a encore augmenté, et les Allemands considèrent la situation actuelle comme devant être de longue durée.

Les indices de prospérité sont