

met de la montagne, gravissant en zig-zag les pentes abruptes du côté nord et aboutissant tout près du belvédère. Pour voyager sur cette ligne du parc de la montagne, il faudrait payer un prix supplémentaire.

Cette proposition doit être examinée à deux points de vue. 1^o D'abord, une ligne de tramway dans le parc est-elle utile, ou même nécessaire ? 2^o Ensuite, le parc étant situé dans la cité de Montréal, la compagnie, si elle y étend ses lignes, ne devrait-elle pas être tenue d'y exécuter les conditions de son contrat, quant au prix du voyage, aux billets et aux correspondances ?

Nous avons bien entendu quelques philanthropes en chambre déclarer qu'il fallait faciliter l'accès du parc à la foule des travailleurs, et que la montagne ne serait vraiment un parc pour le peuple de Montréal, que lorsqu'on en pourrait gravir le sommet confortablement assis dans un tramway. Mais bon nombre de ceux qui connaissent le peuple pour vivre avec lui, disent que les facilités actuelles d'accès sont bien suffisantes ; que le tramway gênerait tout le plaisir qu'on y trouve en supprimant les fatigues vivifiantes de l'ascension ; que le parc ne serait plus un endroit sûr, où l'on peut laisser gambader les enfants en liberté.

Moyennant un billet bleu du prix de 4 sous, on peut maintenant se rendre, de toutes les extrémités de la ville, jusqu'au pied même de la montagne. Ceux qui veulent atteindre le sommet ont deux moyens : y monter à pied, par les larges routes macadamisées ou par les sentiers et les escaliers ; ou bien encore prendre le chemin de fer funiculaire pour 5c en montant, 3c en descendant, en tout 8c ; soit, avec le billet du tramway, aller et retour, 16c.

Il est évident que, pour cette partie de la population qui va chercher à la montagne un peu d'exercice au grand air, la présence d'une ligne de tramway est inutile ou plutôt nuisible. Pour ceux qui viennent y chercher le repos, les facilités actuelles semblent parfaitement suffisantes. La seule raison d'être d'une ligne de la compagnie des Chars Urbains serait de fournir le transport à meilleur marché.

Ce serait donc une condition essentielle de l'établissement de cette ligne, que les voyageurs venant des autres lignes pussent y être admis sur présentation d'un billet de correspondance, et qu'à défaut, les billets ordinaires, bleus et blancs, suivant les heures, y fussent reçus

en paiement tant à l'aller qu'au retour. Et nous doutons que la compagnie accepte cette condition.

Il y aurait lieu en outre de considérer la question des intérêts acquis. La compagnie du chemin de fer funiculaire (*Incline Railway*) aurait sans doute des dommages considérables à réclamer. Le Montreal Park & Island Railway, qui a déjà obtenu le droit de construire une ligne à la montagne, viendrait compliquer l'affaire en couvrant de ses lignes l'autre versant, et, au lieu d'un parc, nous n'aurions plus qu'une espèce de gare, coupée en tous sens par des voies ferrées où l'on risquerait à chaque instant de se faire écraser.

Notre humble avis serait de laisser le parc tel qu'il est.

Les beurres d'Australie à Paris
Nous voyons par l'article suivant de notre confrère "La Laiterie" de Paris, que nos concurrents d'Australie ont trouvé moyen d'envoyer leur beurre—sous un faux nom, il est vrai—jusque sur le marché de Paris :

"Une mauvaise nouvelle: on vend depuis quelque temps, à Paris, des beurres au goût spécial, particulier, qui sont dénommés *Bretagne* pour la plupart.

"Ce sont des beurres d'Australie arrivés dans des bateaux réfrigérés, puis dessalés, rebarattés et manipulés de façon à représenter des beurres frais.

"Il n'y a rien à redire à ces pratiques; le commerce est licite et doit rapporter de beaux bénéfices aux intéressés.

"Mais que va devenir notre laitier indigène battue en brèche par un ennemi de plus, appelée à combattre ce redoutable concurrent nouveau, l'Australie.

"Ce pays agricole, fertile, habité par de hardis industriels, commence à inonder de ses produits le monde entier et, comme on le voit, l'argent, les idées y abondent. Le transport d'Australie en Europe ne grève pas le beurre de plus de 10 centimes par kilogramme (1c par livre)."

MODES ET NOUVEAUTES

LE MARCHÉ DES LAINES EN FRANCE

La situation reste sans changement à Sedan, Elbeuf et Louviers. La fabrique est assez régulièrement occupée et a une pleine confiance dans l'avenir. Sur cette dernière place, une petite grève s'est déclarée dans un tissage ; elle est basée sur une baisse du prix des mille duites.

A Roubaix-Tourcoing, les demandes sont devenues plus calmes, mais la fabrique est toujours très occupée, car elle avait reçu des commissions importantes pour la saison d'été.

A Fourmies, les affaires en peigné ont été un peu plus actives que pendant la quinzaine précédente et à des prix soutenus. Les blousses étant fort rares, sont toujours recherchées et aux mêmes prix. En déchets, la hausse acquise se maintient bien sur toutes les qualités. La situation des peignages à façon reste toujours aussi mauvaise. La situation des filatures à façon continue à être favorable, tant comme alimentation que comme prix. Les fils n'ont pas de changement sensible depuis le dernier bulletin. La situation des tissus continue à rester normale.

A Reims, la demande en peignés se réveille un peu ; les ventes, sans être très importantes, ont été nombreuses depuis une huitaine. La fabrique n'achète cependant qu'au jour le jour, ne trouvant pas encore le marché assez bien assorti pour refaire ses approvisionnements. Les cours établis il y a une quinzaine sont aujourd'hui très fermement maintenus. Les rentrées en blousses sont presque nulles, les cours sont bien soutenus. Les peignages marchent péniblement trois jours par semaine. Les cours des fils peignés acquis à la fin de la dernière quinzaine sont maintenus par les producteurs. Il ne paraît pas y avoir de stocks. On continue à remettre des chargements en façon à longue échéance et à prix soutenus. L'alimentation de la filature en laine cardée est suffisante à prix maintenus.

En cachemires et mérinos, les métiers sont bien alimentés par des commissions antérieures. On reçoit peu de propositions nouvelles. Le chiffre d'affaires en nouveautés de laine peignée se maintient, en attendant l'ouverture de la prochaine saison, pour laquelle quelques ordres ont même déjà été remis. La saison se fait dans de bonnes conditions. De nombreuses commissions en nouveautés ont été remises. Les stocks en flanelles sont nuls, les prix sont très fermes.

COTONS.

Marché de Manchester.—Notre marché après avoir été assez calme ces derniers jours, était un peu plus ferme aujourd'hui par suite des rapports plus favorables de Liverpool et de New-York.

Nous avons annoncé une hausse de 3/32 frs sur les prix d'hier et, par suite, diverses propositions, pour lesquelles on avait été en négociations, ont pu être menées à bonne fin dans les cas où les filateurs auraient consenti à accepter