

qu'ils ne lésaient point les intérêts du public, mais les servaient, au contraire, puisque les tarifs de transports adoptés, qui n'avaient d'ailleurs rien d'excessif, étaient publiés, soustraits aux brusques variations et qu'on s'interdisait d'y déroger en faveur de tel ou tel gros producteur ou syndicat ; rien n'y a fait. La Cour, à une voix de majorité seulement, il est vrai, a jugé que la loi n'interdisait pas seulement les contrats passés en vue d'une restriction déraisonnable du commerce (*unreasonable restraint of trade*), mais en vue d'une restriction qu'elle qu'elle fût (*restraint of trade tout court*).

La gravité de cette décision n'a échappé à personne en Amérique. C'est la menace de voir se rouvrir les guerres de tarifs avec toutes leurs funestes conséquences pour les Compagnies et le public lui-même. Jusqu'à présent heureusement les administrations des réseaux de voies ferrées se sont montrées sages et ont paru disposées à laisser subsister, en vertu d'une simple entente verbale, les règles qui servaient de base aux diverses associations. Néanmoins, il est toujours hasardé de s'en fier à leur sagesse. Aussi se préoccupe-t-on déjà de trouver un remède à cette situation et de réparer par une nouvelle loi les résultats de la loi de 1890. Un sénateur vient de déposer en ce sens un *bill* qui donne de nouveaux pouvoirs à l'*Interstate commerce commission* constitué par l'*Interstate Act* de 1887. Tout nouveau projet de tarifs de transport, toute modification à un tarif existant, devrait être soumis à l'examen de cette commission et ne serait mis en vigueur qu'après avoir été approuvé par elle. Ce serait là une mesure d'un genre tout nouveau aux Etats-Unis, puisqu'elle établirait un régime tout à fait analogue à celui de l'homologation des tarifs par le ministre des Travaux public qui existe chez nous ; l'*Interstate commerce commission* étant composée de hauts fonctionnaires soustraits aux influences électorales, il est probable qu'elle donnerait de bons résultats.

En attendant le vote d'une nouvelle loi, l'inquiétude demeure cependant assez grande et, depuis la décision déclarant l'impôt sur le revenu inconstitutionnel aucun jugement de la Cour Suprême n'avait soulevé pareille émotion. La baisse des valeurs de chemins de fer à New-York a été presque aussi forte que lors de la panique qui suivit le message menaçant du président Cleveland à l'occasion du Vénézuéla.

Tout ce trouble montre encore une fois combien il est regrettable que des Assemblées sans compétence, comme le Congrès des Etats-Unis et bien d'autres Parlements, se mettent à légiférer inconsidérément sur des sujets aussi complexes et aussi délicats que les questions concernant les trusts et autres. Sans doute, la liberté absolue entraîne parfois des inconvénients ; ils sont bien moindres, toutefois que ceux d'une intervention excessive de l'Etat.

Au milieu de toutes ces circonstances adverses, agitations au sujet des droits de douane, craintes d'une guerre de tarifs des chemins de fer, le réveil des affaires, si longtemps attendu, se produit bien lentement. En outre, il semble bien que les argentistes n'aient pas dit leur dernier mot et qu'un retour de l'agitation monétaire soit possible. Le tarif douanier exorbitant qui se prépare aura sans doute les mêmes résultats que son prédécesseur, le tarif MacKinley ; il éloignera le pays du parti qui l'aura fait voter. Déjà les démocrates ont remporté de grands succès aux élections locales qui viennent d'avoir lieu, notamment dans l'Ohio, l'Etat du président actuel, où les grandes villes de Cleveland et de Cincinnati et la résidence même de M. MacKinley, Canton, ont élu des municipalités démocrates. Un changement d'orientation politique du pays paraît assez probable, d'autant que la politique du président ne semble pas répondre à l'attente des démocrates dissidents, favorables à l'étalon d'or, dont les votes, en définitive, ont fait son élection. En mettant décidément au premier plan la question douanière et rejetant dans l'ombre la réforme monétaire, M. MacKinley a froissé toute cette catégorie d'électeurs, presque tous hostiles aux droits élevés. En outre, si au premier moment il paraissait vouloir montrer un esprit assez large dans la nomination de ses hauts fonctionnaires, il semble qu'il soit revenu aujourd'hui aux vieux errements de son parti, et l'on cite de lui plusieurs choix que les journaux indépendants qualifient de détestables et au sujet desquels ils l'attaquent vivement. Or, si les dissidents rentraient dans le giron du parti démocratique, c'en serait fait des républicains aux prochaines élections, d'autant que l'échec inévitable qui attend la nouvelle tentative de bimétallisme international peut avoir pour effet de rejeter du côté des argentistes purs un certain nombre de gens qui s'attachaient encore à cette chimère. Bref, l'a-

venir politique apparaît donc toujours comme assez certain et les questions douanières et monétaire qui sont le terrain de lutte des partis touchent de trop près les producteurs, les commerçants et les gens d'affaires pour que l'activité économique tout entière n'en soit pas sérieusement atteinte.

PIERRE LEROY-BEAULIEU.

## L'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE EN FRANCE ET A L'ETRANGER

Aujourd'hui que l'apprentissage est de plus en plus difficile, la disparition des petits ateliers et la division de plus en plus grande du travail n'étant guère faites pour le favoriser ; le développement de l'enseignement technique est devenu une nécessité. Ce n'est pas, en effet, dans les grands ateliers et dans les grandes usines, où chacun a sa tâche bien déterminée et où l'on gaspillerait, par des tâtonnements ou des essais, la productivité de l'outillage mécanique, que l'on peut façonner des apprentis. On pourrait, à la rigueur, créer des ouvriers qui sauraient faire une pièce d'une machine déterminée, mais qui ignoreraient la confection de la machine entière. Ces ouvriers ne pourraient jamais devenir des contremaîtres et seraient même, dans leur spécialité bornée, de pauvres collaborateurs, car on ne conçoit pas qu'on puisse bien faire une pièce dont on ignore ou tout au moins ne connaît pas bien le rôle dans la machine entière. Pour qu'une industrie progresse, pour qu'elle ne suive pas immuablement la même route et soit en mesure, non seulement d'utiliser les améliorations qui peuvent être apportées dans la fabrication dont elle s'occupe, mais encore de susciter ou de créer ces améliorations, il ne suffit pas que les directeurs seuls aient eu une instruction technique développée, il faut aussi que leurs collaborateurs immédiats ou médiats, les contremaîtres ou ouvriers, soient, entre leurs mains, autre chose que des instruments. Ce qui est vrai de l'industrie l'est aussi du commerce. Les commerçants qui n'étudieraient pas les besoins ou les ressources des différents pays du monde ou qui ne se mettraient pas en mesure de faire cette étude, en apprenant notamment les langues vivantes et les usages du commerce dans les divers pays, ces commerçants se condamneraient à agir dans un cercle de