

REVUE COMMERCIALE.

Pour la semaine finissant le 1 Fierrier 1874.

Nous avons depuis quelques jours une température très-favorable au mouvement des affaires et les élections générales étant maintenant terminées, nous espérons que le courant interrompu par les mauvais temps de Janvier et l'excitation des élections reprendra régulièrement et plus actif que nous l'avons vu depuis la clôture de la navigation. Les marchands de la ville se plaignent beaucoup de l'irrégularité des remises de la campagne. Il faut aussi convenir que depuis le commencement de l'hiver les marchands de la campagne ont eu à lutter contre un grand nombre de contrariétés. Mauvais chemins, mauvais temps, peu ou point de demande pour les céréales, suspension d'opérations dans beaucoup de chantiers, sans compter les semaines d'agitation politique dont le pays vient d'émerger, tout en un mot a été contre eux et nous avons plutôt lieu de nous louer d'avoir pu lutter sans désastre sérieux jusqu'à aujourd'hui plutôt que de nous désespérer à la veille de voir les difficultés disparaître et l'activité renaître.

On commence à s'émouvoir en Angleterre de la ligue que viennent de former les manufacturiers pour combattre celles des Trades Union qui, depuis quelques années, ont causé tant de trouble en Europe et même en Amérique. Déjà le nombre des manufacturiers qui se sont enrôlés représente un nombre de fabriques qui emploient deux millions de personnes. Jusqu'à ce jour le capital s'était contenté de lutter contre les Trades Union individuellement et sans organisation, et il reste à savoir qui, dans cette grande lutte, dont les combattants seront régulièrement organisés, triomphera, du capital ou du travail. On ne peut que regretter que les choses en soient arrivées à un tel point, mais nous croyons qu'il est temps de mettre le pied sur la tête de cet hydre qui menace d'envahir le monde entier et dont l'issue devra être le communisme, si nous lui laissons ses coudées franches. Si nous osions émettre une opinion sur le remède qui pourrait régler cette grande question, nous dirions que nous le trouverions dans un bon système d'éducation qui ferait connaître à chacun ses droits et dans l'idée qu'il faudrait prôner partout que rien ne s'obtient sans travail, que les maîtres ne peuvent pas toujours régler le prix de la main-d'œuvre, qui, comme toute autre marchandise, se règle sur l'offre et la demande. Il serait avantageux à notre avis d'avoir de courts traités d'économie politique dans nos écoles que les élèves pourraient apprendre aussi facilement que les leçons de grammaire, de géographie ou d'arithmétique.

Le journal le Commerce de Bruxelles, fait la remarque qui suit à propos de la ligue qui vient de se former :

La ligue des maîtres qui vient de se former en Angleterre est le sujet de beaucoup de commentaires dans la presse continentale, généralement favorables au mouvement. Nous savons de source certaine qu'un mouvement semblable est sur le point de se former en Allemagne. En France et en Belgique, il n'est pas facile de former de semblables ligues, mais on peut en arriver à une entente, sans grande difficulté, qui tendrait au même but dans le cas de grèves importantes, en insérant une clause dans les

contrats, qui stipulerait que dans le cas de grève, les contrats ne seraient pas invalidés et qu'on ne pourra pas réclamer de dommages pour le prolongement des délais de quelque durée que soit la grève et que le temps qu'elle durerait ne serait pas compté. Ce n'est qu'en insérant une clause de cette nature que les entrepreneurs de Berlin ont pu échapper à de grandes pertes et triompher d'une grève formidable.

Farines.—Le calme que nous avons signalé dans le marché aux farines se continue toujours et nous n'avons pas connaissance d'une seule vente bien importante depuis huit jours. Il faut donc voir les cotes de notre prix courant plutôt nominales qu'autrement.

Céréales.—La culture apporte depuis quelques jours une assez forte quantité de céréales, principalement d'avoine qui est en grande partie absorbée par la consommation. Les beaux chemins que nous avons maintenant vont probablement avoir l'effet d'augmenter les recettes et d'induire nos marchands de grains à opérer plus en grand qu'ils ne l'ont fait depuis le commencement de l'hiver.

Nos échanges d'Europe signalent comme suit la situation des céréales.

Les demandes pour les grains tendent quelque peu à se réveiller en Europe, et les prix doivent se voir en tendance meilleure.

A Paris les offres en blés du pays, sont peu nombreuses, et des prix demandés sont plutôt supérieurs à ceux du marché précédent. La monnaie est détestable d'acheter; elle s'abaisse depuis quinze jours, ne trouvant ni sur ses propres marchés, ni dans les blés étrangers, la facilité de faire des achats à bon compte. La baisse qui, depuis le commencement de la semaine, s'est produite sur les farines ne l'encourage pas, d'un autre côté, à aborder les prix demandés par les détenteurs, de telle sorte que les affaires sont fort difficiles.

Les autres marchés français, ont été généralement calmes pendant ces derniers huit jours.

En Angleterre, les affaires ont été animées toute cette semaine et sur les marchés des comtés, les prix des blés ont été des plus fermes et l'on a pu même signaler de la hausse sur quelques points. Les arrivages de l'étranger se poursuivent et les qualités arrivées, jusqu'à présent, sont de beaucoup supérieures à celles importées pendant la période correspondante de 1872-1873; néanmoins, les détenteurs maintiennent très-fermement leurs prétentions et espèrent en de plus hauts prix pour l'avenir; cependant, il ne faudrait pas que les importateurs perdissent de vue que s'ils ne parviennent pas à se débarrasser de leurs stocks d'ici au mois d'avril, les arrivages à cette époque augmentent encore d'importance, et qu'alors il faudra, coûte que coûte, se débarrasser de la marchandise; mais, d'ici là, il reste trois grands mois à couvrir et si les existences dans les greniers de la culture anglaise sont aussi réduites qu'on veut bien le dire, les blés importés jusqu'à présent suffiront à peine aux besoins d'une population de 31 millions d'âmes.

La semaine se terminait à Londres et à Liverpool avec assez d'animation dans les transactions et à des prix fermes.

En Belgique, la reprise des affaires a été marquée par un mouvement assez prononcé à la hausse, les marchés sont peu approvisionnés et les détenteurs ne possèdent que fort peu de marchandises pour se remplacer. L'Angleterre est là, mais il faut accepter les prix demandés. Aussi la monnaie, un peu poussée par des besoins urgents, a-t-elle accepté franchement la hausse demandée pour les blés. Les sièges sont également plus recherchés et les prix sont très-fermement tenus.

En Hollande, les affaires sont un peu plus actives; mais cependant les prix restent à peu près dans les mêmes limites. Comparativement aux stocks des années précédentes, il y a un gros déficit pour les seigles; aussi les prix ne

baissèrent-ils pas de longtemps et devront même progresser dans d'assez fortes proportions s'il est fait des demandes pour les provinces rhénanes reprendront de l'activité, car il n'y a guère que la Russie qui puisse expédier dans de bonnes conditions de la marchandise dans les ports hollandais.

En Allemagne, les transactions ne sont pas des plus animées, et sur quelques points, on a pu signaler de la baisse; néanmoins le ton général est ferme pour le blé et le seigle. Dans les ports de la Baltique, il s'est fait passablement d'affaires pour la Hollande, mais aux anciennes conditions; mais, si le froid persistait quelque peu, sans nul doute que les prix progresseraient par suite de la difficulté des communications et du peu de marchandises existant dans les entrepôts.

En Suisse, la tendance est plus ferme, la marchandise étant rare, et les détenteurs, ne pouvant se remplacer aux anciens prix, tiennent la main, et la consommation, pour ses besoins, doit faire de la hausse.

En Italie, les stocks sont peu importants également, et, comme les achats deviennent de plus en plus pressés, les détenteurs relèvent leurs prétentions. On croit que la hausse est loin d'avoir dit son dernier mot, et que, sous peu, elle progressera encore.

En Hongrie et en Autriche, les affaires ont été animées à cause de la rareté de la marchandise qui est peu offerte et tenue à de hauts prix par les détenteurs; le froid rend les communications difficiles et les fermiers n'approvisionnent qu'imparfaitement les marchés.

NAVIGATION.

Dispositions proposées pour établir un service régulier de navires porte-trains entre Calais et Douvres, par M. Dupuy de Lôme, membre de l'Institut.

Après plusieurs années d'indifférence ou d'oubli, voici le projet d'unir la France et l'Angleterre par un système de communications rapides et faciles revenu à l'ordre du jour. Un journal bien informé annonçait récemment que des expériences de forage de puits et de percement de galeries allaient être commencées aux environs de Douvres et de Calais pour reconnaître la nature des terrains et apprécier la possibilité, les difficultés et les frais de l'entreprise. C'est de l'établissement d'un tunnel sous-marin qu'il s'agit.

Il y a longtemps que cette question s'impose à l'attention générale, et ceux qui ont si chaleureusement applaudi à la réussite des grands travaux publics modernes, l'honneur de notre industrie, se demandent non sans étonnement pourquoi, aujourd'hui, on ne franchit pas aussi facilement le détroit anglo-français qu'on va de Paris à Versailles. Il n'y a cependant guère plus loin.

Le premier projet relatif à la construction d'une route sous-marine, entre l'Angleterre et la France, remonte à la fin du siècle dernier. Il fut étudié par un ingénieur des mines, nommé Mithieu, qui proposa l'établissement d'une voie formée de deux voûtes superposées dont l'inférieure était réservée à l'écoulement des eaux d'infiltration et dont l'autre pavée et éclairée, devait servir à la traction. Cette voie aurait affecté la figure d'une ligne brisée dont le point le plus élevé correspondait au milieu du Détroit; elle aurait ainsi formé une pente douce vers les deux extrémités du soutein. Cette disposition plaçait les ouvertures opposées à une très-grande profondeur au-dessous du sol. L'aérage devait se faire à l'aide d'immenses cheminées en fer placées en pleine mer sur la ligne de la route sous-marine. Il paraît que ce plan, très-remarquable encore aujourd'hui et jugé tel à l'époque,