

population, le travail que nous entreprenons serait assurément au-dessus de nos forces. A ces hommes studieux, notre revue devra peut-être la clef d'une foule de problèmes dont la solution doit donner au Canada français un vigoureux élan dans la voie du progrès industriel.

A vous, intelligents compatriotes, d'apprécier leurs efforts et les nôtres à leur juste valeur.

Nouvelle loi des Mines.

Au moment où l'attention du capitaliste se tournait vers l'exploitation des mines dont notre sol abonde, il convenait bien à nos gouvernants de faire des efforts pour dégager quelque peu cette industrie des entraves que, de temps immémorial, nos us et coutumes mettaient à sa marche. L'exemple donné à Ottawa par l'adoption d'un tarif protégeant par un droit de vingt à trente-cinq pour cent les manufactures indigènes, faisait espérer qu'on apporterait dans nos affaires locales quelque chose de cette libéralité qui fait fleurir tant de nouvelles industries.

Nos ministres provinciaux n'ont pas dû vouloir s'éloigner de cette route que leur ont tracée nos maîtres du parlement fédéral. Ils avaient déjà donné une preuve de leurs bonnes dispositions envers nos industries locales. Quand il s'est agi de la fabrication du sucre de betterave, ils ont été les premiers à l'entourer de toutes sortes d'encouragements; ils ont offert une prime de \$70,000 à celui qui établirait la première sucrerie et si les produits de cette industrie ont été soustraits pour l'espace de dix ans à la taxe de l'accise, c'est aussi grâce aux représentations de nos ministres locaux.

Il y a donc lieu de s'étonner de ce que, tout en voulant favoriser l'exploitation des mines, nos gouvernants se soient comme donné la main pour l'entraver davantage.

Quand l'on voit en différentes localités de la province des municipalités déclarer qu'elles ne prélèveront pas la moindre taxe sur les fabriques qu'une compagnie manufacturière établira dans ses limites, on saisit de suite que les contribuables attendent des avantages industriels d'une pareille entreprise.

Si nos législateurs avaient compris de la même façon l'encouragement qu'il faut donner à l'industrie du mineur, pourquoi, au lieu de faciliter leur travail, ont-ils décrété de le gêner par ce droit de licence qu'il faut obtenir pour chaque moulin, aussi bien que par ces rapports mensuels de leurs opérations qui leurs sont imposés? Auraient-ils laissé subsister ce droit régalién, ce privilège qu'a la couronne de prélever deux et demi pour cent sur la production brute de l'or et de l'argent?

Qu'on nous permette un instant d'appliquer cette règle à une autre classe d'industriels, aux commerçants, par exemple. Nous savons que pendant les quatre dernières années la somme

perdue dans les banqueroutes a atteint le chiffre de \$100,000,000. Prenons que le gouvernement, en quête de fonds, ait dit aux marchands: Vous nous paierez un droit régalién de deux et demi pour cent sur le chiffre brut de vos affaires, est-ce que le nombre des banqueroutes n'aurait pas été doublé, triplé même par suite de cette nouvelle charge?

Et l'on croit que sous un pareil fardeau, le mineur se sentira plus fort que les autres, lui qui est exposé par la nature même de son occupation à cent fois plus de risques, lui qui travaille à peu près dans l'ombre? Vous lui demandez deux et demi pour cent de son produit brut, quand ce produit brut tout entier ne suffira peut-être pas pendant des années à payer et son travail et un retour honnête pour le capital qu'il risque. Il serait à peu près impossible d'indiquer parmi les nombreuses industries du Canada, une seule qui pût sans succomber, se charger d'un fardeau pareil. Et pour que les mines canadiennes résistent dans de pareilles conditions ne leur faudra-t-il pas offrir beaucoup plus de richesses que celles des Etats-Unis? Celles-ci, malgré qu'elles soient toutes profitables à divers degrés, n'auraient jamais été exploitées en présence du droit régalién. La mine de Comstock, du Nevada, est la plus riche du monde et produit des millions tous les ans. Pourrait-elle bien donner deux et demi pour cent de sa production brute sur toute son étendue? Non, car la valeur moyenne du minerai n'atteint que \$47 la tonne et une partie de ce minerai, il le faut aller chercher à une profondeur de 3000 pieds sous la montagne. Aussi, il n'y a pas dix pour cent des placers de cette veine si prolifique qui rapportent des profits directs aux actionnaires.

En présence de cette loi, il est difficile aux capitalistes de se sentir assez de courage pour creuser des puits de mines et fouiller le roc et le lit des rivières, à la recherche du minerai précieux. Avec ce deux et demi pour cent pris sur leurs recettes, il ne peut guère leur rester d'espérance et pas plus que les autres se croient-ils obligés de travailler

pour le roi de Prusse, oui vraiment.

Jetons maintenant un regard en arrière et cherchons ce que nous a rapporté ce système de restriction en honneur chez nous depuis si longtemps. Rien n'est sorti de tout cela que des embarras pour les mineurs et des dépenses inutiles pour le gouvernement. L'Hon. M. Flynn, notre commissaire des terres de la couronne, n'a-t-il pas admis, en pleine assemblée législative, que pour chaque 1,000 piastres de revenu tiré des mines, il a fallu déboursier \$11,000?

Si, sous l'empire des anciennes lois des mines, l'on a dû dépenser de grosses sommes sans retour équivalent, direct ou indirect, il y a donc eu erreur quelque part? Croit-on avoir trouvé le moyen de faire oublier ces écarts et le

mal qui en est découlé, en continuant le même régime sous la nouvelle loi?

Non, bon public, obtenez qu'on fasse disparaître ces entraves inutiles, qui coûtent si cher à tout le monde, et au lieu de ces spéculateurs exploitant le public sous le spécieux prétexte d'exploiter des mines, il nous viendra des hommes sérieux qui nous aideront à tirer parti de nos richesses minérales; encourageons en la recherche en faisant disparaître les embarras qui gênent les pas du mineur et les beaux résultats que nous attendons, à bon droit, des sucreries de betteraves, nous les obtiendrons aussi de l'exploitation de notre sous-sol.

A Holyoke (Massachusetts), le grand centre de la manufacture du papier, on est à faire des essais pour l'éclairage des ateliers au moyen de l'électricité. Des malins disent que les manufacturiers veulent se donner ce luxe dans la pensée que leurs profits leur apparaîtront plus clairs dans les temps sombres.

—La Compagnie de Chemin de fer de Pensylvanie développe au mieux son trafic. Celui-ci augmente si rapidement que les ateliers de fabrication de chars à marchandises sont tenus d'en livrer vingt et quelques fois vingt-huit par jour. Chaque jour aussi l'on a 430 roues de chars à renouveler. A Altoona, la compagnie donne du travail à 4000 hommes; la population de cette petite ville est de 20,000 âmes et la compagnie met en œuvre sur son chemin rien que 30,000 chars.

—Le bois est devenu si rare en Europe que des Compagnies de Chemins de fer trouvent avantage à remplacer les traverses de bois par celles en fer plus durables, et moins coûteuses à la longue. La compagnie du Bergmark, en Allemagne, vient de donner un contrat pour la fourniture de 5,000 tonnes de ces nouvelles traverses.

—Les chemins de fer aboutissant à New-York déploient tous une activité sans exemple et jamais jusqu'ici les facilités offertes au roulage n'ont été soumises à plus rude épreuve. Ce n'est plus une augmentation partielle, affectant l'une ou l'autre de ces nombreuses routes. L'embargo est général et toutes les compagnies en profitent. Les recettes du fret comme des voyageurs se grossissent démesurément. Aussi plusieurs compagnies, quelque peu oubliées de leurs intérêts, ayant, dans ces dernières années, négligé d'agrandir leurs gares d'entrepôts aux extrémités de leurs lignes, se trouvent aujourd'hui fort embarrasées de l'aubaine inattendue. On aura quelque idée de cet énorme trafic que la reprise des affaires amène chez nos voisins en se figurant, par exemple, que le "Pensylvanie" tient actuellement seize convois de passagers, entre Philadelphie et New-York. La course se fait en deux heures. Pour se conformer aux exigences du trafic, cette Compagnie a dû construire dernièrement cent soixante et quatre nouveaux chars à voyageurs, soixante cinq locomotives et deux mille chars à marchandises.