

communiquées officiellement au gouvernement, qui a institué une commission spéciale pour les examiner. A la suite d'un rapport favorable déposé par la commission, l'Etat s'est mis en relations avec les promoteurs du projet et l'on est tombé d'accord, en principe, sur les points suivants:

Les promoteurs construiraient le réseau à leurs frais et recevraient une concession de quarante années, plus une garantie d'intérêts analogue à celle qui est payée aux Compagnies de chemins de fer. A l'expiration de la concession, le réseau appartiendrait à l'Etat.

A la suite de cet accord, une mission technique s'est rendue récemment à Gabès, tête de ligne du réseau projeté, à l'effet d'établir un tracé définitif et de fixer l'emplacement de chaque poste; cette mission vient de rentrer en France après l'accomplissement de sa tâche. Aussitôt après, la rédaction complète et détaillée des travaux sera soumise à l'approbation des Chambres. Le vote est d'autant plus probable que la ligne réalise pour l'Etat français un projet déjà reconnu indispensable en 1899, mais qui dut être ajourné en raison de la grosse dépense qu'il nécessitait alors.

Le tracé définitif, partant de Gabès comme tête de ligne, reliait télégraphiquement le Sud Tunisien au lac Tchad et à tout le continent africain par Ghadamès, Ghat, le pays des Touareg et le Sahara. Le lac Tchad serait le centre d'aboutissement des diverses ramifications qui partiraient du Sénégal, de la Guinée, de la Côte d'Ivoire, du Congo, de l'île de la Réunion et enfin de Madagascar, qui se trouveraient désormais, sans aucune solution de continuité, en rapports avec la mère-patrie, par le Sahara, la Tunisie et l'Algérie.

Au point de vue économique, comme au point de vue militaire, l'établissement du réseau projeté aurait les plus heureuses conséquences, servant de trait d'union entre la France et son empire africain. Actuellement, aucune ligne française, terrestre ou maritime, ne lui permet de communiquer avec le continent noir; elle est forcément tributaire de l'étranger dont elle doit emprunter les câbles moyennant de lourdes redevances et sans sécurité assurée. Tous les esprits s'accordent à penser qu'il est indispensable à la France de posséder en propre son outillage télégraphique lui permettant de communiquer, en tout temps et à toute heure, avec l'immense territoire colonial qu'elle est parvenue à se créer en Afrique.

Pour mieux apprécier encore l'intérêt et l'importance que présente l'exécution de cette ligne télégraphique saharienne, il convient de se reporter aux divers autres projets dont la mise en oeuvre est des plus prochaines, notamment la ligne

du cap au Caire, décidée par le gouvernement britannique, ainsi que les deux lignes de l'Etat indépendant du Congo: l'une sur Redjaf, l'autre sur le lac Tanganika. On voit ainsi que le réseau français se prolongerait jusqu'en Egypte, au bassin de la mer Rouge, en Abyssinie d'une part, et de l'autre sur la partie orientale et méridionale de l'Afrique, rejoignant Madagascar et l'île de la Réunion.

La construction prévue s'effectuerait avec une grande économie, car le capital nécessaire ne dépasserait pas le dixième de celui qu'absorberait la création d'un réseau sous-marin remplissant le même but; la lutte des tarifs serait résolue au profit des intérêts français qui subissent aujourd'hui les exigences des Compagnies anglaises.

Un second projet, complètement obligatoire du précédent, consiste à organiser des lignes sans fil faisant communiquer avec les côtes et les îles du littoral ou des possessions françaises situées à distances convenables, les navires de guerre ou de commerce qui naviguent dans ces parages et qui seraient ainsi constamment reliés à la terre.

Il est maintenant pratiquement établi qu'un poste peut correspondre d'un navire soit avec le poste de terre, soit avec les autres navires pourvus d'un appareil semblable, dans un rayon de 150 km. Aux postes placés sur bâtiments répondraient des installations appropriées, situées le long du littoral, soit sur la plage, soit au sommet d'une dune ou d'un rocher, soit dans les phares ou sémaphores.

Incontestablement utile à la marine de guerre, la télégraphie sans fil ne le sera pas moins aux paquebots-poste, aux transports, à tous les bâtiments marchands. Par ce moyen, tout bateau pourra communiquer sans cesse avec les côtes, les ports, les armateurs, les usines, dans l'intérêt des familles comme dans celui des affaires, pour les frets, les approvisionnements en cours de route, etc.

Ici encore les promoteurs de l'entreprise ont soumis leur programme à l'Etat qui, après le rapport d'une commission, a émis un avis favorable.

On établirait dès le début une zone de sécurité autour des côtes comprenant 60 postes, ainsi que l'installation de postes sur 300 navires, comme prévision première. La phase initiale de l'opération comprend une série de 19 postes sur les sémaphores déjà pourvus d'appareils électriques, savoir:

Huit postes sur les côtes de France; — sur les îles du littoral; — trois sur les côtes de Corse; — un sur les côtes de Tunisie; quatre sur les côtes d'Algérie.

Actuellement, sur l'invitation et avec le concours de l'Etat, on travaille à l'installation de poste au Havre et à

Barfleur, distants de 110 km. Les expériences définitives auront lieu très prochainement. A la fin de l'année, ou au plus tard au commencement de 1903, on espère pouvoir procéder à l'installation des postes méditerranéens.

A l'heure présente 25 phares des côtes d'Angleterre et d'Amérique, 70 navires anglais et américains, 7 phares des côtes allemandes, 50 navires de guerre et paquebots allemands utilisent la télégraphie sans fil. L'Italie s'occupe activement de l'appliquer sur son littoral. L'Espagne suit des expériences entre Tarifa et Ceuta et projette de relier les Baléares à la péninsule. Le Japon même s'occupe sérieusement de la question.

(Suite de la page 18)

Le foin nouveau arrive en abondance; il consiste surtout en qualités moyennes; on s'attend surtout à des prix plus bas. Les bonnes qualités sont en bonne demande et rapportent de bons prix.

Nous cotons:

	Grosses balles.	Petites balles.
Foin, choix...	\$18.00 à \$19.00	\$17.00 à \$18.00
— No 1 ...	17.00 à 18.00	16.00 à 17.00
— No 2 ...	15.00 à 16.00	15.00 à 16.00
— No 3 ...	10.00 à 12.00	11.00 à 12.00
— mél.d.tréf.	11.00 à 12.00	11.00 à 12.00
— trèfle ...	11.00 à 12.00	11.00 à 12.00
Paille de seigle long....	13.00 à 14.00	
— mêlée..	10.00 à 11.00	10.00 à 11.00
— d'avoine	9.00	9.00

Marché de Montréal

La situation n'a pas changé, nous cotons les mêmes prix que précédemment, soit: pour le foin nouveau, de \$8.00 à \$8.50 pour No 1; de \$7.00 à \$7.50 pour No 2 et de \$6.25 à \$6.75 pour foin mélangé de trèfle. Le vieux foin est coté: No 1 \$9.50; No 2 de \$8.00 à \$8.50 et mélangé de trèfle de \$7.00 à \$7.50. Ces prix s'entendent comme toujours, à la tonne, au char, sur rails Montréal.

PEAUX VERTES

Le marché est de nouveau devenu tranquille; les prix n'ont pas changé.

On paie aux bouchers, les prix suivants:

Boeuf No 1, 9c et No 2, 8c; taureaux, 7c; veaux, No 1, 12c et No 2, 10c la lb; agneaux de printemps tondus, 50c pièce; chevreaux No 1 \$2.00; No 2, \$1.50 et No 3, \$1.00 la peau.

La Cie de Ferronnerie Letang Ltée, dispose d'une forte quantité de broche à foin qu'elle offre au commerce à des prix très bas. Les cotations que la compagnie se fera un plaisir d'adresser à ceux qui en feront la demande sont des plus intéressantes.

La Canada Hardware Co, Ltd., a reçu cette semaine une forte quantité de tôles noires et de tôles galvanisées "Non Pareil".