

la vitesse moyenne sera, comme ci-dessus, de 20 nœuds.

Les soumissions devront être parvenues le 10 juin prochain, au plus tard. Déjà plusieurs soumissionnaires sont sur les rangs ; les lignes Canadiennes, Dominion et Allan entr'autres.

Nous regrettons que Montréal ne soit point le port terminus obligatoire du service rapide projeté. Au lieu d'avoir jeté des millions dans ce qu'on est convenu d'appeler *l'île aux millions*, il eût été plus pratique et d'une bonne politique commerciale de creuser un chenal rendant le fleuve navigable aux plus gros navires modernes, jusque dans notre port.

On a mis la charrue avant les bœufs et voilà que les bœufs eux-mêmes se retournent. On a dit qu'il fallait des quais pour recevoir les navires et les navires ne viendront probablement pas ou pas en assez grand nombre pour remplir nos quais et tout cela parcequ'on a oublié qu'il fallait un chemin pour qu'ils puissent pénétrer jusqu'ici. Ce chemin est faisable, il en eût moins coûté de le faire il y a un an, il y a deux ans, il y a cinq ans et plus on tardera, plus il coûtera.

Laissez donc l'île aux millions de côté, creusez un chenal et les gros vaisseaux, les plus gros vaisseaux qui ont besoin d'une eau profonde viendront encombrer nos quais, c'est ce que veut le commerce et c'est ce qu'il obtiendra en dépit des circonstances.

IMPORTATION DES PRODUITS AGRICOLES EN ANGLETERRE

L'importation des blés dans le Royaume-Uni, en 1895, a dépassé de 5,135,831 quintaux, celle de l'année précédente. La baisse dans la production locale serait une des causes de cette augmentation considérable. On constate, en effet, que la superficie ensemencée en froment est inférieure de 300 mille acres à celle des années précédentes. Ce fait explique la très légère hausse qui s'est produite dans la moyenne des prix.

Pour ses approvisionnements de froment la Grande-Bretagne s'adresse aux Etats-Unis, au Canada, à la Russie et à la République Argentine.

En 1894, on notait un développement extraordinaire de l'importation des orges. En 1895, le chiffre atteint est plus normal et accuse une diminution de 4,194,041 quintaux sur l'année précédente. Sur ce total, la plus grosse part revient à

la Russie, qui fournit l'orge propre à la nourriture du bétail. La qualité destinée à la fabrication de la bière est expédiée de toutes les contrées de l'Europe, de l'Afrique, de la Californie et de l'Asie. Malgré cette décroissance dans les arrivages, les prix moyens des orges étrangères ne présente qu'une légère augmentation. Les cours des orges de pays dénotent une baisse sensible. Une des causes principales de cette chute des prix et de l'infériorité de l'importation serait attribuée à l'abondance de la récolte en Angleterre.

L'importation des avoines a dépassé de 402,675 qtx celle de l'année précédente. Les prix moyens des avoines de provenance étrangère et de pays, comparativement à ceux de 1894, ont faibli pour les mêmes raisons. Les arrivages de maïs ont été en diminution de 644,996 qtx ; néanmoins le prix moyen s'est maintenu très bas.

L'importation des viandes de toutes espèces en 1895, s'est accrue sensiblement ; comparée à celle de 1894, elle donne une différence en plus de 481,312 quintaux.

Pour les bœufs vivants, on note une diminution de 60,000 tonnes dans les arrivages. Il est possible que les mesures prohibitives prises, envers les bœufs canadiens aient influé sur le nombre des entrées. Par contre, l'importation des moutons et agneaux vivants a augmenté en 1895 et a dépassé celle de 1894 de 580,706 têtes. Malgré l'accroissement de l'importation des moutons, les prix de la viande de boucheries relevés par les statistiques pour la première qualité à Londres et à Newcastle n'ont pas beaucoup varié.

L'importation des lards et des jambons est de 10 0/0 supérieure à celle de l'année précédente. Cette différence provient en grande partie du développement de l'exportation danoise, devenue de jour en jour plus importante par l'extension donnée dans ce pays à l'élevage et à l'engraissement des porcs, nourris avec le lait écrémé des métairies et à la création de nombreux établissements où se fabrique le beurre. Les prix des lards et jambons se sont maintenus assez bas, notamment pour les expéditions d'Amérique, où la récolte du maïs avait été particulièrement abondante. Parmi les produits de laiterie importés, seuls la margarine et les fromages accusent une diminution. Pour la margarine, cette décroissance peut être attribuée au développement de sa fabrication dans le Royaume-Uni et

à la préférence de plus en plus accentuée, marquée par le consommateur pour le beurre véritable qui est abondant et peu cher.

L'importation des fromages, quoi que ayant diminuée, reste encore bien supérieure à ce qu'elle était il y a deux ans. Parmi les pays exportateurs, le Canada tient le premier rang, qu'il a conquis sur les Etats-Unis ; puis viennent le Danemark, la Nouvelle-Zélande et la France. A signaler comme nouveau produit sur le marché le "Dutch Gonda", qui est un fromage hollandais peu riche en crème, doux et mou, très apprécié par les consommateurs. Les prix sont restés assez élevés pendant toute la saison.

Les quantités de beurres importées se sont accrues de plus de 10 0/0 pendant l'exercice de 1895 ; elles se chiffrent par 1,305,999 qtx. Il est à remarquer que le beurre d'Australie continue à être très recherché à cause de sa qualité et de son bon marché. Le beurre de la République Argentine a fait pour la première fois son apparition sur la place de Londres, mais on ne peut encore juger de l'accueil qui lui sera fait. Enfin, les prix des beurres ont été l'objet cette année de nombreuses fluctuations. Les principaux pays exportateurs de beurre pour la Grande-Bretagne sont le Danemark, qui en a introduit 537,254 qtx ; la France avec 210,192 ; l'Australie avec 144,960 ; la Suède avec 143,601 ; la Hollande avec 88,335 ; l'Allemagne avec 52,095 ; les Etats-Unis avec 30,804 ; le Canada avec 18,120 qtx.

Imitant l'exemple donné par le Great Eastern Railway, la Compagnie du Great Western Railway a décidé de faire également des concessions aux cultivateurs, en leur offrant des réductions de tarifs toutes les fois qu'ils lui garantiraient un minimum de 3 tonnes de marchandises pour un wagon d'une capacité de 10 tonnes. En réunissant leurs produits, les agriculteurs réaliseront une certaine économie sur les frais de transport.

Cette Compagnie est même disposée à créer un service spécial pour faire prendre et emballer les produits agricoles des différentes fermes et à en assurer la distribution sur le marché de Londres. Si le cultivateur n'a pas de consignataire dans la métropole, la Compagnie, moyennant une légère commission, se chargera d'effectuer la vente des mêmes produits par l'intermédiaire d'agents spéciaux.

Ce système fonctionne, paraît-il, depuis une vingtaine d'années, sur