

gereux seront munis de dispositifs protecteurs, tels que gaines et chéneaux de bois ou de fer, tambours pour les courroies et les bielles, ou de couvre-engrenage, garde-mains, grillages.

Les machines-outils à instruments tranchants, tournant à grande vitesse, telles que machines à scier, fraiser, raboter, découper, hacher, les cisailles, coupe-chiffons et autres engins semblables, seront disposés de telle sorte que les ouvriers ne puissent, de leur poste de travail, toucher involontairement les instruments tranchants.

Sauf le cas d'arrêt du moteur, le manœuvrement des courroies sera toujours fait par le moyen de systèmes tels que monte-courroie, porte-courroie, évitant l'emploi direct de la main.

On devra prendre autant que possible des dispositions telles qu'aucun ouvrier ne soit habituellement occupé à un travail quelconque dans le plan de rotation ou aux abords immédiats d'un volant, d'une meule ou de tout autre engin pesant et tournant à grande vitesse.

ART. 13.—La mise en train et l'arrêt des machines devront être toujours précédés d'un signal convenu.

ART. 14.—L'appareil d'arrêt des machines motrices sera toujours placé sous la main des conducteurs qui dirigent ces machines.

Les contre-maîtres ou chefs d'atelier, les conducteurs de machines-outils, métiers, etc., auront à leur portée le moyen de demander l'arrêt des moteurs.

ART. 15.—Des dispositifs de sûreté devront être installés dans la mesure du possible pour le nettoyage et le graissage des transmissions ou mécanismes en marche.

En cas de réparation d'un organe mécanique quelconque, son arrêt devra être assuré par un calage convenable de l'embrayage ou du volant ; il en sera de même pour les opérations de nettoyage qui exigent l'arrêt des organes mécaniques.

ART. 16.—Les sorties des ateliers sur les cours, vestibules, escaliers et autres dépendances intérieures de l'usine doivent être munies de portes s'ouvrant de dedans en dehors. Ces sorties seront assez nombreuses pour permettre l'évacuation rapide de l'atelier ; elles seront toujours libres et ne devront jamais être encombrées de marchandises, de matières en dépôt ni d'objets quelconques.

Le nombre des escaliers sera calculé de manière que l'évacuation de tous les étages d'un corps de bâtiment contenant des ateliers puisse se faire immédiatement.

Dans les ateliers occupant plusieurs étages, la construction d'un escalier extérieur incombustible pourra, si la sécurité l'exige, être prescrite par une décision du Ministre du commerce, après avis du Comité des Arts et Manufactures.

Les récipients pour l'huile ou le pétrole, servant à l'éclairage seront placés dans des locaux séparés et jamais au voisinage des escaliers.

ART. 17.—Les machines dynamos devront être isolées électriquement.—Elles ne seront jamais placées dans un atelier où des corps explosifs, des gaz détendants ou des poussières inflammables se manient ou se produisent.

Les conducteurs électriques placés en plein air pourront rester nus ; dans ce cas, ils devront être portés par des isolateurs de porcelaine ou de verre ; ils seront écartés des masses métalli-

ques, telles que gouttières, tuyaux de descente, etc.

A l'intérieur des ateliers, les conducteurs nus destinés à des prises de courant sur leur parcours seront écartés des murs hors de la portée de la main, et convenablement isolés.

Les autres conducteurs seront protégés par des enveloppes isolantes.

Toutes précautions seront prises pour éviter l'échauffement des conducteurs à l'aide de coupe-circuits et autres dispositifs analogues.

ART. 18.—Les ouvriers et ouvrières qui ont à se tenir près des machines doivent porter des vêtements ajustés et non flottants.

ART. 19.—Les délais d'exécution des travaux de transformation qu'implique le présent règlement sont fixés : à trois mois, à compter de sa promulgation, pour les articles 2, § 1 ; 3, § 2 ; 4, § 1 et 2 ; 6, § 1, 2, 3, 4 et 5 ; 8, § 2 ; 11, 12, § 1, 2 et 3 ; 14, § 2 ; 15, § 1 ; 16, § 1 et 2 ; 17, et à un an pour les articles 5, § 1 et 10, § 2.

NOS EXPORTATIONS DE BESTIAUX

L'élevage du bétail est une des industries agricoles les plus importantes et des plus appréciées dans les pays où, comme on commence à le faire chez nous, la culture mixte est tenue en estime comme elle le mérite. Aussi, aucun Canadien ne peut-il se désintéresser du commerce d'exportation de notre bétail, commerce dont les débuts sont encore tout récents et qui cependant a déjà atteint une valeur moyenne de \$7,000,000 par année.

Or, voici que les exportateurs de bétail viennent exposer au public, dans une circulaire datée d'Ottawa le 11 avril, de sérieux griefs contre une autre industrie, prospère et puissante, celle des compagnies de navigation qui, disent-ils, les opprime, les gruge, les ruine.

Ce n'est pas assez, disent-ils, que l'Angleterre ait fermé son territoire à l'importation de notre bétail vivant, qu'il nous faut maintenant abattre en le débarquant sur le sol anglais ; il faut encore que les compagnies de navigation se liguent pour nous exploiter, nous extorquer des frets exorbitants et nous rendre impossible toute opération offrant quelque sécurité.

Le cas de ces Messieurs, est exposé dans leur circulaire comme suit :

“ Les lois de quarantaine empêchant d'expédier nos bestiaux en Angleterre par les ports des Etats Unis, nous n'avons qu'un seul port où cette expédition soit possible, Montréal. C'est donc à Montréal que doivent être embarqués tous les bestiaux destinés à l'exportation. Or il n'y a qu'un petit nombre de compagnies de navigation dont les steamers fréquentent le port de Montréal. La plupart de ces com-

pagnies sont largement subventionnées par le gouvernement pour le transport des mallees ; elles peuvent, en conséquence, empêcher d'autres lignes de venir charger ici, et de fait, les autres ne s'y risquent pas, sauf un steamer isolé de temps à autre.

“ Ces compagnies ont leurs gérants à Montréal et ces gérants s'entendent pour fixer les frets pour le transport des bestiaux. Elles s'entendent surtout pour tenir ces frets constamment variables. Tenu jour par jour, par le câble, au courant des marchés du bétail en Angleterre, ils profitent de toutes les fluctuations de ces marchés pour augmenter le taux du fret. Si le marché monte, le taux monte ; mais si le marché baisse, le taux ne baisse pas. Et si les gérants des compagnies s'aperçoivent qu'il y a à Montréal une grande quantité de bétail pour l'exportation, ils en profitent encore pour hausser de nouveau leurs taux.

“ Ce qu'il y a de pis, c'est qu'on ne peut faire de contrat avec aucune ligne pour un fret futur à un taux déterminé. Si l'on veut s'assurer de l'espace à bord d'un steamer avant d'acheter les bestiaux, il faut l'engager au cours du jour, ce qui fait que, souvent, le taux à payer n'est fixé que lorsque le bétail est chargé à bord et quelquefois, lorsque le steamer est en route.

“ Dans ces circonstances, les exportateurs ne savent jamais quels taux de fret ils auront à payer et, par conséquent, ils ne savent pas quel prix payer aux éleveurs pour leurs animaux. Il en résulte que les cultivateurs éleveurs des Etats-Unis reçoivent plus cher pour leur bétail que les Canadiens. Aussi, les bestiaux se vendent-ils plus cher à Buffalo—plus éloigné du port d'embarquement—qu'à Toronto.”

En conséquence, les exportateurs de bestiaux demandent aide et protection au parlement fédéral et au public.

Nous sympathisons de grand cœur avec eux, mais nous ne voyons pas bien comment le parlement fédéral pourrait les aider. Le remède employé contre les combines a été jusqu'ici l'appel à la concurrence. Pour appliquer ce remède au cas actuel, il faudrait faire un arrangement avec les Etats Unis pour obtenir d'eux l'autorisation d'expédier en douane par leurs ports ; mais la compensation exigée serait d'admettre aussi leur bétail en douane dans nos ports, ce qui nuirait considérablement à nos expéditions en Angleterre, le bétail des Etats-Unis