

producteur : l'équité ne peut être satisfaite qu'en lui accordant des primes d'exportation qui feront du même coup hausser les prix sur le marché intérieur. La ligue demande donc une prime de 10c par minot de blé, de coton, de 2c par lb. de tabac et de houblon. Elle calcule que de pareilles primes n'entraîneraient qu'une dépense de 41 millions pour le Trésor et rapporteraient par contre 140 millions aux agriculteurs. Ce seraient, bien entendu, les consommateurs qui paieraient, mais ne paient-ils pas déjà indirectement les droits d'importation ?

Ce ne sont pas les seuls agriculteurs du sud, du centre et de l'ouest qui réclament pour eux une part de la faveur que l'Etat va accorder si libéralement aux industriels de l'est; ce sont aussi les propriétaires des mines d'argent des Montagnes-Rocheuses, et il faut avouer que l'argument qu'ils tirent de la protection donnée aux manufacturiers, aux éleveurs de moutons et autres est fort sérieux; ils sont assurément parmi les plus atteints des producteurs des Etats-Unis, puisque la valeur du métal blanc a baissé de 50 0/0 depuis un quart de siècle, tout autant que celle de la laine ou du coton, plus que celle du blé et surtout du maïs; on ne voit donc pas pourquoi ils seraient laissés de côté; mais la grande difficulté est de trouver une méthode pour les protéger. On avait essayé par le *Bland Act* et le *Sherman Act* d'assurer un débouché à leur produit en obligeant le Trésor à leur en acheter une grande quantité; il a fallu y renoncer devant les conséquences désastreuses qu'allait entraîner cette politique. Aujourd'hui, on essaie de les amadouer en prenant encore une fois l'initiative d'une conférence internationale. C'est assurément pour assurer au projet de loi sur les douanes les voix des sénateurs des Montagnes-Rocheuses que le président MacKinley vient de nommer une délégation de trois membres chargés d'aller en Europe plaider la cause du métal blanc; de ces trois personnages, deux sont des argentistes déclarés: le sénateur républicain Woolcott du Colorado et l'ex-vice-président démocrate Adlai Stevenson; le troisième est un partisan de la "saine monnaie," M. Pagne, du Massachusetts.

En présence de toutes ces concessions, peut-être le tarif sera-t-il adopté par le Sénat plus vite qu'on ne le pensait; les sénateurs de la Nouvelle-Angleterre, par discipline de parti—ils sont tous républicains—et par fanatisme protectionnistes,

passeront sur les droits élevés qui frappent la laine et voteront le *bill* tout de même. L'un d'eux engageait ces jours derniers la Commission des finances qui l'examine à mettre des droits élevés sur tous les articles: "Ne vous laissez pas effrayer par les clameurs du dehors, disait-il; des droits élevés sont justes. Ils apporteront de la prospérité au pays et du crédit au Sénat."

Voilà donc qui est entendu: on protégera tout le monde et tout ce qu'il est possible de protéger; et pour que des personnes mal intentionnées et peu patriotes ne soient pas tentées d'échapper au moins pour un temps au régime des droits exorbitants en important d'avance des stocks considérables de marchandises, la Chambre a ajouté au *bill* une clause le rendant rétroactif; elle applique le fameux système du *cadenas* et tous les produits qui n'auront pas été embarqués pour les Etats-Unis avant le 1er avril devront payer les nouveaux droits, quitte à voir leurs propriétaires remboursés, si le tarif n'est définitivement adopté qu'après modifications. Il est fort douteux qu'un pareil article de loi soit conforme à la constitution; il avait déjà été inséré dans le *bill* douanier Wilson en 1894 et la Cour Suprême l'avait déclaré inconstitutionnel; il paraît donc très probable qu'il en sera de même cette fois et que le montant des droits devra être restitué aux importateurs.

Une autre décision de la Cour Suprême, rendue au commencement du mois et relative aux chemins de fer, vient de causer une vive émotion aux Etats-Unis et de jeter le plus grand trouble sur le marché financier de New-York. C'est une loi que le Congrès a votée en 1890, sans l'avoir suffisamment étudiée, une loi d'ostentation sur les *trusts* qui y a donné lieu. Voici comment s'exprime cette loi: "Tout contrat ou toute combinaison, sous forme de trust ou sous toute autre forme, ayant en vue la restriction du commerce (*to restrain trade*) entre les Etats, est illégale et de nul effet." Les mots "entre les Etats" sont ajoutés ici parce que le gouvernement fédéral n'a pas le droit de légiférer sur les règles qui doivent présider aux opérations commerciales, tant que celles-ci ont lieu dans un seul et même Etat.

Ce droit est réservé aux assemblées locales qui en ont, du reste, largement usé et abusé. Mais, comme tous les réseaux de chemins de fer importants s'étendent sur plusieurs

Etats, les questions qui les concernent ressortissent des décisions du Congrès. On sait que, la plus grande liberté ayant été laissée à l'initiative privée pour la construction des voies ferrées américaines, il existe souvent plusieurs lignes à peu près parallèles qui se font concurrence pour transporter des produits entre deux points donnés. Cette situation a suscité autrefois des guerres de tarifs ruineuses pour les Compagnies, en même temps que très fâcheuses pour le public, à cause des brusques énormes variations qu'elles entraînaient dans le prix des transports; parfois ces luttes se terminaient par la constitution d'un monopole de fait, au profit de l'une des Compagnies qui réussissait à évincer ses rivales et jugulait alors ses clients pour compenser les pertes qu'elle avait subies. Les administrations des chemins de fer avaient elles-mêmes reconnu les inconvénients de cette politique batailleuse et, pour l'éviter, avaient eu recours à des *pools*, combinaisons consistant à appliquer un même tarif, à mettre en commun les bénéfices des diverses lignes concurrentes et à se les partager suivant des proportions déterminées dans chaque cas. Ces *pools* avaient été interdits par l'*Interstate Commerce Act* de 1887, mais depuis lors les Compagnies y avaient substitué des ententes pour l'application, pendant une période de temps déterminée, de tarifs qui leur permettraient un profit raisonnable sans léser une seule d'entre elles.

L'une des principales associations ainsi formées entre les Compagnies de chemin de fer était celle du Transmissouri comprenant toutes les principales lignes de l'ouest. Elle avait été attaquée comme violant la loi de 1890, parce que les contrats passés entre ses membres restreignaient le droit de chacun d'entre eux d'appliquer les tarifs, c'est-à-dire de faire le commerce comme ils l'entendaient, qu'une restriction était ainsi imposée au commerce entre les Etats. En première instance et en appel, l'Association du Transmissouri gagna; elle vient de perdre devant la Cour Suprême, au grand émoi de toutes les personnes intéressées dans les chemins de fer américains qui sont légion, puisque le capital de l'ensemble des lignes n'est pas de moins de 11 milliards de dollars, cinquante-cinq milliards de francs. Les avocats de l'Association ont eu beau représenter que les contrats constitutifs de l'Association n'étaient nullement déraisonnables,