

duits ne peuvent pas être manipulés sur la base invoquée par le Contrôleur des Vivres.

La plupart de ces produits alimentaires ont été emballés dans des cartons similaires à ceux en usage à présent, depuis leur première apparition et il n'est jamais venu à l'esprit des manufacturiers que ces marchandises pourraient être manipulées autrement. L'examen pur et simple de ces articles alimentaires devrait être suffisant pour convaincre n'importe qui de la justesse de ces observations.

Il y a d'ailleurs d'autres considérations à avoir. Ces compagnies d'aliments pour breakfast ont en mains de gros stocks de cartons. Presque toutes ont fait leurs achats bien à l'avance en prévision de la rareté du papier. Ces paquets représentent les mêmes déboursés, qu'ils soient employés ou non. En outre, les manufacturiers de carton ont en mains des stocks importants de feuilles de carton faites dans les poids et mesures spéciaux pour la fabrication desdites boîtes en carton.

Ces stocks pourront difficilement servir à autre chose. Ils représentent une perte totale et une perte qui doit être payée par quelqu'un.

Dans les termes reproduits plus haut, il est fait mention que lorsque le manufacturier pourrait prouver que le produit en paquets était aussi bon marché qu'en vrac, des licences seraient probablement accordées pour la manufacture de tels produits. L'interprétation de ces mots du Contrôleur des Vivres semblerait admettre qu'une réglementation rigoureuse applicable à tous les cas était impossible, et qu'en des cas tels que ceux mentionnés ci-dessus où le changement de forme impliquerait l'élimination du produit, la licence serait accordée pour la vente en paquets.

Nous avons déjà signalé les difficultés qui suivraient toute tentative de changement dans la forme du paquetage. Nous avons montré que les avantages à gagner sont imaginaires et que les désavantages, par contre, étaient très réels. Le seul avantage invoqué est l'aliment meilleur marché. Le gérant d'une grosse maison prétend qu'il peut être fait une économie sur les marchandises en vrac, si celles-ci sont suffisamment importantes, mais, dans des petits paquets d'une, deux et cinq livres, il n'y a pas possibilité d'économie.

Les frais incidents à l'emballage, le papier, la ficelle, la livraison et l'élément de temps invoqués, doivent nécessairement représenter de l'argent. Le manufacturier, avec la meilleure machinerie à sa disposition, peut réduire les frais de telles opérations en raison de leur étendue. Voilà tout. Et d'ailleurs, est-ce que le pauvre est habitué à acheter des marchandises en paquets de 20 et 50 livres? Et quand bien même il le ferait, serait-il préférable d'encourager la perte plutôt que de lui inculquer un esprit d'économie? Serait-il capable de donner au produit le même soin que le manufacturier? Il y a aussi nombre de personnes qui, en raison de leur mode d'existence, dans les endroits étroits, dans les maisons de pension et appartements, ne sont pas en mesure de prendre en stock de gros approvisionnements. On peut les obliger à acheter en vrac, mais ce sera dans les mêmes quantités qu'en paquets. Il n'y a certainement rien à gagner dans ce système.

Un autre aspect important de la question est l'obligation d'augmenter le personnel du magasin. Cela ne prend que peu de temps pour servir une demande

d'aliments en paquets, ou douze ou cinquante. Mais pour cinquante commandes dans cinquante paquets différents, cela entraînerait une dépense de temps que le marchand moderne n'est pas capable de supporter.

Aujourd'hui, les magasins sont desservis par la plus petite marge possible de personnel, demander la vente en vrac, c'est demander de doubler le nombre des commis du magasin et par conséquent imposer au marchand des frais supplémentaires qu'il devra faire supporter aux clients. Que les paquets dans lesquels sont vendus actuellement certains articles d'alimentation coûtent de l'argent, cela ne saurait être nié, mais l'expérience de toutes les branches de commerce démontre que cette dépense est contrebalancée par la suppression d'autres dépenses et tous comptes faits, l'emballage ne revient pas plus cher et garde la marchandise sous de meilleures conditions sanitaires, tout en permettant de donner un meilleur service tant pour le marchand que pour le consommateur.

POUR L'AMELIORATION DE L'ELEVAGE DU MOUTON

L'honorable J.-E. Caron, ministre de l'Agriculture de la province du Québec, a décidé d'organiser, avec la coopération de la Société Générale des Eleveurs et du chemin de fer Intercolonial, une grande vente ambulante de moutons de race, entre Lévis et Rivière-du-Loup.

Un wagon sera chargé de moutons de race à Lévis et s'arrêtera à divers endroits à des dates qui seront annoncées bientôt. Les cultivateurs sont tous invités à profiter de cette occasion qui leur est offerte d'améliorer leurs troupeaux de moutons. Ils sont aussi invités à conduire là leurs meilleurs moutons. Le gouvernement se chargera de les vendre ailleurs, sans frais.

LA SWIFT CANADIAN CO. AUGMENTE SON CAPITAL

Des lettres-patentes supplémentaires ont été émises portant le capital de Swift-Canadian de trois à cinq millions de piastres.

UNE INDUSTRIE QUI RENAIT

On a lancé, cette semaine, à Saint-Lourent, Ile d'Orléans, le premier navire en bois qui ait été construit dans les environs de Québec depuis les jours prospères de l'industrie de la construction des navires à Québec, c'est-à-dire depuis un demi-siècle. C'est un navire à quatre mâts, mesurant 223 pieds de longueur, 42 pieds de largeur et 20 pieds de profondeur. Il jauge 2,100 tonnes. Ce navire a été construit par "Les Chantiers Maritimes, Limitée", dont MM. Ovide Fillion et McLaughlin sont les chefs. Il se nomme "Connolly".

LES FAILLITES CANADIENNES

L'agence commerciale R.-G. Dunn & Co. a relevé 16 faillites, la semaine dernière, dans tout le pays. Au cours de la huitaine correspondante de 1916; le nombre des faillites canadiennes avait été de 46.