

## COMMENT LE PROBLEME DU COMBUSTIBLE A ÉTÉ RÉSOLU

[Suite de la page 8.]

Dr J. H. Frink, St-Jean, N.-B.; Québec, H. M. Marler, édifice Standard, Montréal; Ontario, R. Home Smith, édifice de la Commission du havre, Toronto; Manitoba, J. A. Macdonald, Winnipeg; Saskatchewan, T. M. Mollay, Regina; Alberta, John T. Stirling, Edmonton; Colombie-Britannique, Nichol Thompson, 547 rue Beaty, Vancouver.

### CONTRÔLE DES PRIX.

Le contrôle du prix basé sur une restriction des profits nets alloués aux marchands a été adopté comme la seule mesure efficace. L'administrateur du combustible aux États-Unis fixe le prix du charbon à la mine. Au Canada on fixe de temps à autres le prix du charbon à l'orifice du puits de mine. Les règlements établis par le contrôleur limitent les profits nets qui sont permis aux marchands. D'autres règlements plus détaillés indiquent aux marchands qu'elles sont les charges additionnelles considérées comme légitimes. Afin d'obtenir les renseignements nécessaires pour vérifier les accusations des profits excessifs, les marchands sont obligés de fournir au contrôleur, chaque mois, un rapport sur le chiffre de leurs affaires et sur les prix qui ont été chargés pour le charbon. Il faut dire que le contrôleur a renoncé généralement chez ceux qui font le commerce du charbon, une sincère disposition à se conformer aux règlements et à se contenter de prix très raisonnables. Dans tous les cas, on exerce une surveillance très étroite sur les marchands, sur les mineurs et sur le commerce tout entier.

De la production totale du charbon par les mines canadiennes, la Nouvelle-Ecosse a fourni 6,324,684 tonnes; le Nouveau-Brunswick, 188,660 tonnes; la Saskatchewan, 355,304 tonnes; l'Alberta, 423,139 tonnes, et la Colombie-Britannique, 2,418,020 tonnes.

## COMMERCE CANADIEN AVEC L'ÉTRANGER

La balance pour les onze mois finissant avec novembre est moindre que pour la même période de 1917—Elle est de \$288,404,704.

### COMPARAISONS INSTRUCTIVES.

Pour les onze mois de 1918, finissant avec le mois de novembre, la balance favorable du commerce extérieur canadien s'établit à \$455,519,369 pour la période correspondante de 1917 et contre \$262,957,000 les mêmes mois 1916.

Tout indique que la balance en question sera, en 1918, par environ \$200,000,000 inférieure à celle de 1917, mais quelque peu supérieure à celle de 1916, alors qu'un record avait été établi.

En novembre dernier, la balance favorable de notre commerce s'est

élevée à \$46,070,955, contre \$114,607,076 pour le mois correspondant de 1917. Cette forte diminution est surtout due à celle du volume d'exportation de nos grains. Au contraire, les produits des manufactures, des forêts et des mines accusent une augmentation.

Voici les chiffres comparatifs:

Export.	Nov. 1918.	Nov. 1917.	Oct. 1918.
Mines.....	\$7,269,832	\$6,879,290	\$5,843,573
Pêcheries....	5,907,321	4,315,983	3,363,647
Forêts.....	5,826,536	5,438,570	4,050,162
Animaux....	23,290,626	23,237,442	20,529,772
Agriculture..	24,278,235	77,961,731	31,315,614
Manufactures.	53,598,932	68,947,268	64,134,325
Divers.....	359,521	535,181	221,345
Total.....	119,161,003	187,315,515	129,554,438

Importations et exportations pendant 11 mois de 1918:

1918.	Export.	Import.	Balance.
Janvier.....	\$96,216,284	\$60,677,414	+ \$35,538,870
Février.....	86,361,617	52,206,448	+ 34,155,169
Mars.....	99,854,987	87,255,698	+ 12,599,289
Avril.....	71,161,652	78,623,941	- 7,462,289
Mai.....	79,002,039	89,809,083	- 10,807,044
Juin.....	108,509,738	82,094,736	+ 26,415,002
Juillet.....	103,019,447	82,907,900	+ 20,111,547
Août.....	90,153,888	79,652,526	+ 10,501,362
Septembre..	138,738,700	71,469,430	+ 67,269,270
Octobre.....	129,554,438	75,541,815	+ 54,012,623
Novembre..	119,161,003	73,090,048	+ 46,070,955
Total.....	1,121,733,843	833,329,139	+ 288,404,704

+ Surplus d'exportations.  
- Surplus d'importations.

11 mois.	Export.	Import.	Balance.
1918.....	\$1,121,733,843	\$833,329,139	+288,404,704
1917.....	1,399,018,000	943,499,567	+455,519,369
1916.....	961,666,000	698,709,000	+262,957,000
1915.....	521,953,000	405,973,000	+115,980,000
1914.....	342,098,000	459,922,000	-108,824,000
1913.....	380,410,000	614,057,000	-233,647,000
1912.....	203,320,000	584,443,000	-381,123,000

Le rapport que le gouvernement des États-Unis vient de publier sur le commerce extérieur américain fait voir que les importations des produits canadiens ont atteint le plus haut niveau de l'année. Les comparaisons pour les mois d'octobre 1918 et 1917 s'établissent comme suit:

	Imp. du Canada.	Exp. au Canada.	Balance défav. au Canada.
1918.....	\$46,780,840	\$82,572,539	\$35,791,699
1917.....	39,242,612	63,621,989	24,379,377

Pour les dix mois finissant le 31 octobre, les conditions du commerce entre les deux pays sont comme suit:

1918:—	Janvier.....	Février.....	Mars.....	Avril.....	Mai.....	Juin.....	Juillet.....	Août.....	Septembre..	Octobre.....	Total.....
	\$38,127,057	22,759,868	28,511,745	34,248,000	39,862,481	37,961,398	37,253,927	40,664,084	45,915,954	46,780,840	\$371,485,354
	\$50,346,242	42,641,214	69,596,521	75,083,000	85,584,899	77,935,031	69,031,081	86,982,367	89,288,169	82,572,539	\$728,161,063
	\$12,219,185	19,881,346	41,084,776	40,835,000	45,722,418	39,073,633	31,777,154	46,318,283	43,372,215	35,791,699	\$356,675,709

## COLONS DES ETATS-UNIS VENUS DANS L'OUEST DU CANADA.

D'après le commissaire de l'immigration et de la colonisation à Winnipeg, il est entré dans l'ouest du Canada, la semaine dernière, 209 personnes venant des États-Unis, ayant en argent la somme de \$39,237 et des effets évalués à \$8,256, tandis qu'à pareille date l'an dernier il était entré 388 personnes avec \$102,111 en argent et \$23,434 en effets.

Au cours de la semaine on a enregistré 10 inscriptions de homesteads au Manitoba, 15 en Saskatchewan, et 29 en Alberta; total 54, comparativement à 129 l'an dernier.

## DIFFICULTÉ D'ENVOYER DES MARCHANDISES DANS LA ZONE DE GUERRE

Le journal officiel du commerce britannique fait remarquer que les ports de Belgique sont encore en mauvais état.

## LE PROBLEME DE LA RÉÉDIFICATION.

Les conditions du commerce en Belgique, surtout au point de vue des transports maritimes et du mouvement des marchandises à l'intérieur, seront difficiles pendant quelque temps, ainsi que le fait observer un article officiel du journal du ministère britannique (Board of Trade). L'article dit:

"Les transports maritimes aux ports belges ont été interrompus depuis octobre 1914, et nombre de navires autrefois occupés au trafic régulier avec la Belgique ont dû nécessairement être détournés vers d'autres routes; et dans plusieurs cas, ces navires ont été détruits au cours des attaques dirigées par l'ennemi contre la navigation. Il n'est pas possible, en quelques jours, de modifier entièrement la répartition des transports, et même si cela pouvait se faire les ports belges capables de recevoir les navires océaniques ne sont pas encore accessibles au commerce. Le port de Bruges-sur-Mer a subi des dommages considérables du fait de la guerre, et il est d'un accès difficile par suite de la présence de vaisseaux coulés aux abords de l'entrée tant par la marine britannique que par les Allemands avant l'évacuation.

### OSTENDE ET GAND.

"Les mêmes observations s'appliquent à Ostende. Dans ces deux ports le matériel de déchargement, l'outillage du port et les voies de chemins de fer ont été endommagés ou détruits par l'ennemi, et plusieurs ponts et chemins sont en ruines. Il se passera nécessairement quelque temps avant que l'un ou l'autre de ces ports ne soit accessible au trafic ordinaire. Le port de Gand communique avec la mer par le canal de Ferneuzen, en Hollande. La partie de ce canal qui se trouve en territoire belge a été le théâtre de violents combats entre les armées belge et allemande; certains ponts qui le traversent ont été détruits et des embarcations y ont été coulées. D'ici à ce qu'une étude technique des lieux ait été faite, il est impossible de dire si le port de Gand sera bientôt prêt à recevoir des navires de commerce. Autant qu'on peut s'en rendre compte, le grand port d'Anvers n'a pas subi de dommages considérables, et il est possible que le trafic soit repris de ce côté dans un avenir prochain.

"Le trafic des ports de la France septentrionale est nécessairement restreint aux denrées utilisées par les armées belge, française et anglaise, et pour l'heure on ne peut y laisser passer que les marchandises de toute première nécessité en destination pour la Belgique.

### L'ŒUVRE DE RÉÉDIFICATION.

"En outre, on pourrait faire remarquer que tout le réseau des chemins de fer belges a été désorganisé par la guerre. Un grand nombre de wagons et de locomotives ont été détruits à l'époque de l'invasion allemande en Belgique, et le matériel roulant soustrait à l'ennemi a été constamment en usage sur les chemins de fer français pour les fins militaires pendant toute la durée de la guerre. Plusieurs ponts, viaducs, passages, aiguilles et rails de chemins de fer ont été endommagés par l'ennemi en retraite, et le service normal des transports à l'intérieur ne pourra être rétabli qu'avec le temps, surtout si on considère que les canaux belges (qui constituent un important réseau de voies de communication intérieures) seront hors d'usage tant qu'on n'aura pas recouvré les péniches qui les parcouraient; ce fait subsiste même si les canaux eux-mêmes n'ont pas été sérieusement endommagés dans plusieurs ports du pays.

"D'après les remarques qui précèdent, on voit que même en l'absence de toute restriction sur la libre exportation de toutes les denrées en Belgique, il est physiquement impossible que le commerce ordinaire avec la Belgique commence immédiatement. Même avec toutes les facilités de transport maritime désirables, il serait inutile d'expédier de grandes quantités de marchandises en Belgique tant que l'outillage de déchargement et de distribution ne sera pas disponible.

"Aucune mention n'a été faite du vaste problème de reconstruction de la Belgique. Naturellement, ce problème est avant tout l'affaire du gouvernement et du peuple belges, et ceux des Alliés qui ont subi le moins de pertes matérielles et dont les ressources ont été moins affectées, auront le devoir et le privilège de les aider dans cette grande tâche, de la manière qui sera la plus agréable et la plus avantageuse à toute la population belge. Le problème de la reconstitution (ce mot est employé de préférence au terme moins expressif mais plus usuel de reconstruction) de la Belgique ne comporte pas seulement la fourniture à ce pays des nombreuses et diverses denrées dont il aura besoin; elle implique aussi la complète réédification du commerce, de l'industrie et de l'agriculture belges, au moyen desquels seulement la population civile de Belgique peut gagner sa vie, aussi bien que la réédification des villes, villages et régions dévastées et endommagées.

### LA COMMISSION INTERALLIÉE.

"Une commission interalliée pour la reconstitution industrielle et agricole de la Belgique, siège depuis quelque temps, et elle s'est occupée du côté pratique de la reconstruction de la Belgique. Son principal centre d'activité est à Londres, et elle a reçu de nombreux rapports sur les quantités approximatives de matériaux nécessaires à la reconstruction de la Belgique; ces rapports ont été l'objet d'une étude sérieuse à la lumière des approvisionnements disponibles. On espère ne pas perdre de temps pour commencer, aussitôt que la chose sera praticable, à ravitailler la Belgique de tous les matériaux et marchandises dont ce pays a le besoin le plus urgent; et il sera possible, maintenant que le pays est à la veille d'être complètement débarrassé de l'occupation ennemie, d'obtenir dans un avenir immédiat des détails précis sur les demandes qui sont faites.

"Etant donné l'état des affaires en Belgique, tel que brièvement exposé plus haut, et pour d'autres raisons évidentes, on comprendra sans peine qu'il puisse être nécessaire de limiter aux articles de première nécessité les importations en ce pays, ou d'établir une certaine forme de priorité ou un système de permis en ce qui concerne les denrées dont les disponibilités mondiales sont limitées".

## SOUSSIONS DEMANDÉES POUR LA CONSTRUCTION D'UN GYMNASE.

Jusqu'à lundi midi le 30 décembre 1918, M. R. C. Desrochers, secrétaire du département des Travaux publics, Ottawa, recevra à son bureau, des soumissions cachetées pour la construction d'un gymnase, à l'hôpital militaire de Burlington, Ont. Les enveloppes renfermant les soumissions devront porter l'inscription suivante: "Soumission pour la construction d'un édifice-gymnase, hôpital militaire, Burlington, Ont." Les plans et spécifications peuvent être vus, et des formules de soumission peuvent être obtenues: Du bureau du chef architecte, département des Travaux publics, Ottawa; du commis des travaux publics, station postale F, Toronto, et du gardien, "Public Building", Hamilton, Ont.

Aucune soumission ne sera considérée, qui ne sera pas faite sur les formules fournies par le département et conformément aux conditions mentionnées sur icelles.

Chaque soumission devra être accompagnée d'un chèque accepté, payable à l'ordre du ministre des Travaux publics, pour un montant égal à 10 pour 100 du chiffre de la soumission. Des obligations de guerre du Canada, ou les deux: obligations et chèque, seront aussi acceptés en garanties.