

France subit, à raison de la distance entre les deux régions, une diminution au profit du Nouveau-Brunswick, plus rapproché des ports français de quelques centaines de lieues que les provinces du centre. La différence est de 3 shellings à 3.60 par *Petg. Std.*, pour les transactions courantes. En vérité, elle est plus grande, car il ne faut pas oublier que, dans ces parages, le transport se fait encore par voiliers qui arrivent avec des cargaisons destinées soit à la Grande-Pêche, soit aux ports du littoral, tandis que les voiliers qui remontent le Saint-Laurent et s'adonnent à ce trafic, sont débordés par les steamers et 9 fois sur 10 condamnés à arriver sur lest. A ceux-là naturellement, il n'y a pas à parler d'une réduction de fret, car ils sont réduits à un chargement unique.

Somme toute, il est évident que jusqu'ici le *spruce* seul a donné lieu à des transactions régulières et stables. Ni les pins ni les résineux n'ont trouvé placement en France, et cela pour la bonne raison que la marchandise — frais de transports compris — n'a pu soutenir la concurrence étrangère. Aussi, tant que les conditions actuelles existeront, nous craignons fort que la lutte restera difficile et sans espérance de succès. Mais comment remédier à cet état de choses ? Suivant nous, le fret, qui joue ici le principal rôle, doit le premier faire des réductions. Cependant, il ne faut pas qu'il soit seul à le faire. Quoique, au dire des intéressés, la production soit arrivée à un point tel qu'il paraisse impossible de baisser le prix de la marchandise, l'industrie doit se rappeler que la compétece a déjà produit bien d'autres miracles. Il faudra ensuite supprimer tout frais inutile et réduire les autres à leur plus simple expression. Il faut que les bonnes maisons canadiennes se mettent en rapport direct avec les bonnes maisons en France, pour éviter l'intermédiaire et traiter de gré à gré toutes les questions en litige, surtout la question du fret ! Il est inutile, en France, de vouloir n'acheter la marchandise que livrée sur place ; de même qu'il est superflu pour le vendeur de prétendre ne livrer son produit que le long du navire. Eluder n'est pas résoudre, et vouloir se renvoyer la balle n'est pas pour parer aux difficultés. Il faut des deux côtés se concerter pour trouver la combinaison qui réduira notablement et les frais de transport et les frais généraux.

On voit par les détails ci-dessus

que la solution n'est pas facile, mais elle peut être trouvée et elle mérite toute l'attention de notre haut commerce des bois.

L. DE LA PINARDIÈRE.

BOIS DE CHAUFFAGE

Le commerce de bois de chauffage, à Montréal n'est pas content de son sort ; le fait est que, au contraire des autres commerces qui bénéficient du progrès de la colonisation, celui-là voit sa source d'approvisionnement reculer vers des endroits inaccessibles et si le chemin de fer ne suivait pas presque immédiatement le colon, il deviendrait bientôt impossible de se procurer le bois de chauffage à des prix raisonnables.

D'un autre côté, le progrès des systèmes de chauffage des villes diminue chaque année la consommation du bois, en remplaçant ce combustible par le charbon, soit pour chauffer directement dans les poêles et fournaies, soit pour produire la vapeur, l'air chaud ou l'électricité.

Comme s'il n'y avait pas assez de ces deux causes de dépérissement, le commerce du bois de chauffage se plaint encore d'être en butte aux exactions des compagnies de chemins de fer, qui paraissent n'avoir pour le transport du bois, d'autres règles que le caprice de leurs agents. Et pour comble, la partie des quais affectée au déchargement du bois, va se retrécissant chaque année par suite des empiètements de ces mêmes lignes de chemins de fer.

L'année dernière, la compagnie du Pacifique amenait les chars de bois de chauffage sur le quai moyennant un supplément de 65c. par char ; elle permettait aux commerçants de décharger leurs chars et d'empiler le bois le long du remblai, entre la ligne des quais et le remblai de la voie principale. Aujourd'hui, il n'est plus permis d'empiler du bois le long du remblai et le supplément à payer est de \$1.40.

Le Grand Tronc vient maintenant de construire, entre la voie du Pacifique et les quais, une voie qui lui sert pour atteindre les grands établissements industriels d'Hochelaga et de Maisonneuve ; cette nouvelle voie rogne encore l'espace disponible pour empiler du bois, mais il pourrait y avoir encore quelque compensation si le Grand Tronc voulait amener sur cette voie et laisser séjourner le temps nécessaire pour le déchargement, les chars de bois qui sont expédiés par sa ligne. On lui a offert \$1.40 par char, en lui demandant

seulement d'amener les chars de bois au quai trois jours par semaine. Il a refusé péremptoirement.

Maintenant, quant aux prix du fret, voici des chiffres qu'on nous certifie exacts. Le fret de St Tite des Caps à Montréal, par le Pacifique était, l'année dernière, de \$19.50 par char ; cette année, il est de \$23.80.

De Ste-Adèle à Montréal, on payait, l'année dernière, \$13.00 par char ; cette année, c'est \$25.00 ; mais si l'on a des amis influents, on peut faire réduire à \$19.00.

Quelle est la conséquence de toutes ces vexations ? C'est que les colons brûlent leur bois au lieu de le débiter et de le vendre en bois de chauffage et que le commerce de la ville est à se demander où et comment il va s'approvisionner pour cet hiver.

CHEMINS ET PAVAGES

Dans les pays dont la population n'est que peu ou point civilisée et trouve dans les productions primitives de la nature la satisfaction de tous ses besoins, il n'existe ni rues ni chemins. Ces voies artificielles sont à l'état le plus rudimentaire chez les peuples les moins progressifs et l'on en est venu à juger de la civilisation d'un peuple par l'état d'avancement de ses voies de communication intérieure. Un des plus éloquents témoignages de la haute civilisation à laquelle les Romains étaient arrivés à l'époque des premiers empereurs, est inscrit dans tous les pays soumis à leur domination, dans ces routes dont on trouve encore aujourd'hui des tronçons parfaitement conservés, dans les montagnes du nord de l'Ecosse, en Irlande, en France, en Espagne, en Allemagne, en Grèce, en Asie Mineure, en Algérie, etc

La voie romaine formée de blocs plats de forme irrégulière posés sur un lit de béton, lorsque le sol était trop mouvant, est le type de la perfection à laquelle ont pu atteindre les ingénieurs des ponts et chaussées de l'ancienne civilisation. Elle fournit encore aujourd'hui nombre de points intéressants à l'examen attentif de l'ingénieur moderne et elle prouve chez ceux qui l'ont construite une connaissance des sciences exactes qui étonne et émerveille les savants. La nécessité de maintenir leur autorité sur tous les points de leur immense empire et, pour cela, de pouvoir y transporter commodément leurs corps d'armées, accompagnés de lourds *impedimenta*,