

UN PONT S. V. P. !

Ce n'est pas un tunnel sous le St-Laurent, mais un pont au-dessus du fleuve que le public demande pour relier Montréal à la rive-Sud.

Le public ne demande pas à voyager sous terre comme les taupes ; les poumons des voyageurs veulent un air pur et leurs yeux la lumière du soleil. Ils craignent, ces mêmes voyageurs de n'avoir pas ces mêmes facilités de service par un tunnel que par un pont, ce en quoi ils ont parfaitement raison. Un tunnel demandera plus d'argent, pour la construction, qu'un pont, c'est le public qui devra payer le coût supplémentaire.

Comme personne ne doute plus aujourd'hui de la nécessité de relier l'île de Montréal à la rive Sud, il faut songer à mettre un traité d'union sur le fleuve qui soit utile et convenable à tous les genres de locomotion. Nous ne voyons pas bien les piétons s'aventurer dans un tunnel sans fin ; les locomotives attendre d'un côté du tunnel que l'autre côté ait été atteint par la locomotive précédente, les voitures des cultivateurs s'enfoncer dans des ténèbres où chevaux et conducteurs manqueront d'air et où tous les accidents sont à redouter. Il faudrait aussi livrer passage aux chars électriques. Et, on peut comprendre l'importance et le coût des travaux à exécuter quand on songe qu'il est nécessaire d'avoir double voie (aller et retour) pour piétons, voitures, chemins de fer et tramways et que toutes ces voies devront être creusées dans un sol rocailleux ou glaiseux.

Puis, supposons tous ces travaux terminés, le tunnel ne se raccorde ni aux quais, ni aux diverses lignes de chemins de fer, de sorte que les marchandises devront être transbordées, quand elles seront destinées à être expédiées en dehors de Montréal ou mises sur navires pour l'exportation. Ce n'est certes pas là un procédé bien économique.

Avec un pont qui vient se raccorder aux quais tous les inconvénients inhérents au tunnel disparaissent.

Mais nous accordera-t-on ce pont ?

Une compagnie qui a une charte et qui, pendant douze ans, n'a fait aucun travail apparent pour construire le pont entre Longueuil et Montréal s'est vu refuser le renouvellement de sa charte par la Chambre des Communes.

Il reste, sur le bureau de la chambre, une autre demande de charte pour le même objet et, d'après ce qui s'est déjà dit et fait, il

semblerait que la Chambre des Communes va enterrer la demande de la nouvelle compagnie.

Va-t-on longtemps encore priver Montréal et la Rive-Sud des moyens de communications nécessaires.

Ceux actuels sont reconnus absolument insuffisants.

Toute une vaste étendue de territoire souffre du présent état de choses et il serait grandement temps que le gouvernement et le Parlement à qui on ne demande aucuns subsides se hâtent de donner satisfaction légitime à la population de la Rive-Sud, comme à la ville de Montréal, qui bénéficiera largement de la construction d'un pont devenu absolument nécessaire.

Un pont S. V. P. !

ACTE

Modifiant l'Acte de lettres de change, 1890.

Le projet de loi suivant a été présenté par l'Hon. M. Fitzpatrick :

1. L'article 42 de l'Acte des lettres de change, 1890, est abrogé et remplacé par le suivant :—

"42. Le tiré peut accepter une lettre de change le jour même qu'elle lui est dûment présentée pour acceptation, ou en tout temps dans les deux jours suivants. Lorsqu'une lettre de change est ainsi dûment présentée à l'acceptation et n'est pas acceptée dans le temps ci-dessus mentionné, celui qui l'a présentée doit la traiter comme ayant subi un refus d'acceptation. S'il ne le fait pas, le détenteur perd son droit de recours contre le tireur et les endosseurs."

2. Dans le cas d'une lettre de change payable à vue ou à un certain délai de vue, le tiré peut y inscrire la date de son acceptation comme ayant été faite l'un quelconque des jours ci-dessus mentionnés, mais non postérieur au jour de son acceptation réelle de la lettre de change ; et si l'acceptation n'est pas ainsi datée, le détenteur peut refuser l'acceptation et traiter la lettre de change comme ayant subi un refus d'acceptation."

M. S. H. Ewing a été élu Vice-Président de la Sun Life of Canada en remplacement de feu l'Hon. A. W. Ogilvie. M. Ewing est directeur de cette Compagnie d'Assurance depuis environ un quart de siècle, il est également Vice-Président de la Banque Molson et son nom est familier dans d'autres institutions financières et commerciales.

Les thés de la Ozo Co Ltd, jouissent d'une popularité des plus méritées, leur usage se répand de plus en plus. Les autres lignes, telles qu'Epices, Cafés et Balais, tenues en stock par l'Ozo Co Ltd, se vendent également très bien.

PRODUCTION DES ŒUFS ET DE LA VOLAILLE EN ITALIE

D'après les renseignements publiés par la direction générale des Gabelles, la production annuelle de la volaille et des œufs en Italie représenterait en moyenne une valeur de 280 millions de francs, (66 millions de dollars) c'est-à-dire plus d'un vingtième de l'ensemble de la production agricole de la Péninsule.

Voici pour les six dernières années, les chiffres atteints par l'exportation de ces deux produits :

(Le quintal est d'environ 220 lbs anglaises)

ŒUFS	
1896.....	263,312 quintaux.
1897.....	295,990 "
1898.....	314,891 "
1899.....	337,977 "
1900.....	357,396 "
1901.....	330,482 "

VOLAILLES	
1896.....	87,411 quintaux.
1897.....	84,333 "
1898.....	87,535 "
1899.....	103,585 "
1900.....	95,230 "
1901.....	75,004 "

En 1901, les principales destinations ont été, par ordre d'importance, pour la volaille, la Suisse 21,000 quintaux, l'Allemagne 19,000, la France 18,000, la Grande-Bretagne 8,600 et l'Autriche-Hongrie 6,700 ;—pour les œufs ; la Grande-Bretagne 120,000 quintaux, l'Allemagne 71,000, la Suisse 61,000, la Belgique 38,000, la France 28,000, la Hollande 6,700 et l'Autriche-Hongrie 4,600.

Il résulte des chiffres cités plus haut que pendant l'année 1901, le commerce d'exportation a subi un recul assez sérieux qui se traduit par une perte de près de 6 millions de francs (\$1,200,000).

On attribue les causes de cette diminution pour partie à l'augmentation de la consommation nationale, pour partie à la concurrence heureuse de certains pays étrangers, en particulier la Russie, le Danemark et la Hongrie.

Il est un fait, c'est que tandis que la production totale est demeurée stationnaire, les besoins de la consommation ont augmenté très sensiblement en Italie sous la double influence de l'accroissement de la population et de l'amélioration des conditions économiques du pays.

D'autre part, dans certains pays du Nord, la production s'est développée et les produits obtenus ont pu supplanter sur les grands marchés l'exportation italienne.

C'est ainsi, par exemple, qu'en Danemark, grâce aux Sociétés coopératives agricoles, dont la première