

terie et les fruits exportés sur les marchés étrangers, laquelle somme devait être dépensée sous le régime de règlements à être approuvés par le gouverneur en conseil, a été de £40,000, ou près de \$200,000.

Bonis accordés par le gouvernement.

— Dans la colonie de Victoria, le gouvernement a aussi donné de l'aide sous forme de bonis pour l'érection de fromageries et de beurreries, durant une période de six années, depuis le 30 juin 1889 à 1895. Durant ces six années, il a été payé en bonis une somme de \$51,919 à 42 fromageries, et une somme de \$95,170 à 124 beurreries. Les bonis ne furent accordés que pour une période spécifique de six ans.

Dans plusieurs des colonies de l'Australasie, le gouvernement emploie des classificateurs pour classer le beurre aux points d'expédition.

Dépenses du gouvernement pour les fins des entrepôts frigorifiques. — Dans la colonie de Victoria, en 1894, on a payé à la corporation de Melbourne, pour emmagasiner le beurre et le congeler, \$97.81. Le gouvernement a accordé gratis droit d'emmagasinage durant trois mois dans les établissements frigorifiques du gouvernement dans le port de Newport. A même les fonds votés pour promouvoir l'exportation des produits de la laiterie, etc., le gouvernement s'est chargé de tous les frais de réception et d'emmagasinage du beurre destiné à l'exportation, ainsi que des frais d'opération des machines frigorifiques. En 1894-95, l'octroi a été de \$48,667.

Nouvelle-Zélande. — Le gouvernement de la colonie de la Nouvelle-Zélande se charge des frais de refroidissement du beurre et du fromage à certains ports où l'on a érigé des compartiments pour l'application du froid à ces produits. Durant l'année 1895, il en a coûté au gouvernement £5,000 sterling sous ce chef, ce qui représente environ un demi-centin par livre de beurre.

LES GOUVERNEMENTS DANS LE RÔLE D'AGENTS EXPÉDITEURS

Dans plusieurs des colonies, le gouvernement a agi comme agent expéditeur.

A Victoria. — Dans ce rôle d'agent expéditeur, le gouvernement se faisait payer 2½ centins par livre depuis le point primitif d'expédition jusqu'aux magasins de Londres, Angleterre.

Dans l'Australie Occidentale. — Le gouvernement a pris sous son contrôle des consignations de beurre et

s'est arrangé avec les compagnies de paquebots pour les transporter dans des compartiments frigorifiques à raison de 1½ centin par livre.

Services d'experts. — Un expert spécial du commerce ou agent des produits de la laiterie est employé pour surveiller le placement des produits danois sur les marchés de la Grande-Bretagne, dans le but de poursuivre les marchands qui vendent des produits venant d'autres pays en les marquant comme "danois," et, par le moyen des canaux officiels du Danemark, de suggérer toute méthode qui pourrait être adoptée afin d'amener les produits danois à obtenir les plus hauts rangs et prix possibles sur les marchés anglais.

A différents temps et pour diverses périodes, les gouvernements des colonies de la Nouvelle-Zélande et de Victoria ont aussi employé un expert spécial.

Total collectif de l'exportation du beurre d'Australasie. — La quantité totale du beurre importé des colonies australasiennes en Angleterre, en 1890, a été de 4,535,776 livres.

En 1895, elle a été de 35,083,664 livres.

BEURRE CANADIEN IMPORTÉ PAR L'ANGLETERRE

La quantité de beurre canadien importé en Angleterre durant l'année civile 1895 a été de 4,362,288 livres.

LES

TARIFS DES CHEMINS DE FER

Dans notre dernier numéro, nous nous sommes fait l'écho des plaintes d'un de nos abonnés, de Verchères, sur le tarif adopté pour les petits paquets, par le chemin de fer Montréal et Sorel, et nous demandions que le gouvernement imposât à toutes les compagnies un tarif uniforme pour le transport des dits paquets. Ce que nous demandions existe dans d'autres pays; certains d'entre eux ont adopté une combinaison qui serait vue avec faveur au Canada, non seulement par le commerce, mais aussi par les particuliers, c'est le service des paquets postaux.

Il n'y aurait qu'à faire exactement pour l'intérieur du Canada ce qui se pratique d'ailleurs déjà pour les échanges directs entre le Canada et un certain nombre de pays d'outre-mer. Ainsi, à Verchères, n'importe qui peut mettre à la poste un paquet ne pesant qu'une livre et ce paquet se rendra à Hong-Kong ou à

Shanghai pour 16 cents; dans le Royaume-Uni pour le même prix; à Terre-Neuve pour 15 cents, au Japon pour 20 cents; dans la Nouvelle-Galles du Sud pour 24 cents; mais si, par malheur, le même expéditeur remet au chemin de fer de Montréal et Sorel un paquet de même poids à destination de Montréal, il lui en coûtera 60 cents.

Pour le même prix de 60 cents n'importe qui peut envoyer de n'importe quel point du Canada un paquet de 4 lbs au Royaume-Uni, à Terre-Neuve, à Hong Kong ou Shanghai; de 3 lbs au Japon, aux Iles Hawai, à l'île Ste-Lucie, aux Iles sous le Vent, à la Jamaïque, aux Iles Barbades ou à la Guyane anglaise.

Il nous semble superflu d'ajouter que si un paquet d'une livre peut au tarif ci-dessus de 16 cents, partir de Halifax, traverser tout le Canada par chemin de fer et l'Océan Pacifique par navire à vapeur pour parvenir à son destinataire à Shanghai ou Hong Kong, il va de soi qu'il devrait parvenir pour le même prix au plus à une distance de 24 milles, soit celle de Verchères à Montréal.

Mais on ne peut compter sur le bon vouloir des Compagnies de chemin de fer pour ramener leurs tarifs quels qu'ils soient à un taux raisonnable; elles recherchent tout d'abord leurs avantages; en tirent tant qu'elles peuvent des gouvernements, des municipalités et des particuliers, puis quand elles ont obtenu tout ce qu'elles souhaitent, elles taillent et retaillent le bon public au point de rendre les transactions quelquefois impossibles. Nous avons la certitude qu'à l'aide de tarifs excessifs les Compagnies de chemins de fer n'atteignent pas les résultats auxquels elles devraient arriver; il est évident que là où elles reçoivent un paquet de 60 cents, elles en recevraient dix, vingt même à un taux de 20 ou 25 cents et la différence se fait sentir dans leurs recettes. Les actionnaires y perdent et le public n'a pas les commodités et les facilités auxquelles il a droit après s'être seigné des quatre membres pour payer les taxes qui ont servi à donner des subventions aux chemins de fer.

Le public n'a qu'une ressource, celle de faire entendre ses plaintes mais l'Etat, a des pouvoirs et des moyens d'action; son rôle n'est pas seulement de demander de l'argent aux contribuables, il a pour mission de défendre leurs intérêts, c'est sa principale raison d'être, et c'est pour cela qu'il perçoit des taxes.