

et vendue aux fabricants de papier. Ce commerce se pratique sur une haute échelle tant au Canada qu'aux Etats-Unis et en Europe.

Mais voici que cette industrie vient d'être paralysée par la guerre et par les besoins de la guerre.

Les chiffons de tissus, les guénilles, sont utilisés dans la fabrication des munitions de guerre, et ce que l'Europe exportait autrefois aux manufacturiers de papier, elle le garde maintenant pour les besoins de la guerre; il en est de même aux Etats-Unis et au Canada.

Les manufacturiers de papier se voient donc en face d'une rareté de matière première, et à cause de cela on peut s'attendre à voir monter le prix du papier de bonne qualité.

### LA CONSTRUCTION MARITIME AU CANADA

A sa séance du mercredi 12 avril, la Chambre de Commerce du District de Montréal est revenue sur l'importante question de la Construction Maritime au Canada.

M. J. H. Saucier dit qu'il a écouté avec beaucoup d'intérêt, à la séance précédente, les remarques de M. Gear à propos de la construction maritime. M. Saucier ne voudrait pas que l'on tînt pour définitive et sans réplique l'opinion qu'on ne pourrait, au Canada, construire des bateaux transatlantiques à cause du coût trop élevé de la construction et de l'exploitation. Puisque le gouvernement canadien a construit trois chemins de fer transcontinentaux, pourquoi ne pourrait-il pas accorder une prime à la construction maritime? Le Canada possède les matériaux nécessaires. Quant à la main-d'oeuvre, si le Canada a pu trouver dans l'immigration italienne et polonaise les ouvriers qu'il fallait pour bâtir des chemins de fer, pourquoi ne pourrait-on pas faire venir ici des ouvriers spécialisés dans la construction maritime?

Nous avons déjà, remarque M. Quintal, des chantiers maritimes au Canada, et cependant les compagnies de navigation des grands lacs ont trouvé qu'il était de leur intérêt d'acheter 90 pour 100 de leurs bateaux en Angleterre.

M. Gear, rappelle M. Cabana, nous a dit que jusqu'au moment de la guerre, le bateau construit au Canada coûtait énormément plus cher que celui livré par les grands chantiers d'Angleterre. Mais après la guerre, la situation sera changée sous tous rapports, bien que personne ne puisse prédire ce qu'elle sera. Je crois, ajoute M. Cabana, que la Armstrong-Whitworth Co. a l'intention de construire, après la guerre, des transocéaniques. Elle a déjà son outillage. D'autres compagnies aussi. Pour ce qui est de la question des salaires, il est certain que les salaires ne seront plus, après la guerre, les mêmes qu'avant. Et nous pourrions sûrement trouver des hommes d'équipage sur la côte de Gaspé et dans Terre-Neuve, où la marine anglaise a recruté beaucoup de marins. Et puis, après la guerre, il y aura des commandes pour tous les chantiers maritimes du monde.

Je suis d'avis, conclut M. Cabana, que la Chambre de Commerce ne devrait pas se désintéresser de cette question. C'est pourquoi je suggérerais que la Chambre invite des experts des compagnies de construction maritime, qui pourraient lui fournir les plus utiles renseignements.

### PREPARATION POUR LE JOUR DU NETTOYAGE

Nécessité d'une organisation immédiate pour Réussir  
— Intéresser le public.

Plusieurs villes du Canada ont la louable habitude de fixer un "jour de nettoyage" chaque printemps. Ce travail s'exécute efficacement sans grand effort ou difficulté par les personnes intéressées. Mais, plusieurs villes négligent encore cette importante mesure sanitaire. La faute en revient sans doute à l'insouciance de ceux qui sont chargés de veiller à la salubrité publique; aussi voit-on en ces municipalités un état de malpropreté regrettable et dangereux.

Les conditions climatiques de ce pays rendent nécessaires et indispensables les nettoyages du printemps. L'hiver, avec son contingent de glace et de neige, est un obstacle au maintien des conditions sanitaires désirables. Les ruelles, les cours et d'autres endroits sont convertis en dépôts de déchets, cendres et matières de rebut de toutes sortes, qui constituent un danger réel pour la santé des habitants. A la fonte des neiges, toutes ces matières nuisibles restent exposées à la surface du sol et sont sujettes à la décomposition et corruption.

Le succès du "jour de nettoyage" dépend entièrement des citoyens eux-mêmes. Les principaux membres de la municipalité sont tenus de donner l'exemple, d'y attirer l'attention des fonctionnaires publics et de réveiller les individus intéressés. En plusieurs localités, les "boy scouts" rendent de grands services sous ce rapport, en inspectant les immeubles des environs et dans les quartiers habités. On fournit à cette fin une petite carte telle que la copie ci-dessous:

No. et Rue.....

#### NETTOYAGE A FAIRE

Avant-cour x cendres x papier  
Côtés x cendres x Papier  
Arrière Cour, x cendres x  
Papier x  
Sciure de bois x bois x déchets  
Débarras de lots vacants.

#### A L'ATTENTION DU CONSEIL D'HYGIENE

Déchets  
Rebuts extérieurs  
Matières d'écuries  
Divers.

Ces rapports sont transmis au bureau en charge et aident à l'amélioration de la propreté.

Les municipalités devraient fournir les tombereaux et autres véhicules nécessaires à l'enlèvement de ces différentes matières de rebut, et encourager autant que possible la coopération individuelle, afin que les citoyens puissent jouir des bienfaits de la propreté de la ville et de l'entourage de leurs habitations.

On évalue qu'environ 10,000 barils de farine canadienne seront expédiés en Angleterre, tous les mois.