

ralement pas le droit de fermer son établissement sans cause légitime et ne le ferme que quand il est forcé de le faire; les ouvriers, de leur côté, abandonnent volontiers le travail dans le but de mettre les patrons dans l'embarras.

Les causes de grèves les plus fréquentes sont: une demande d'augmentation de salaires et le refus de travailler avec des non-unionistes.

Il est parfaitement légitime que l'ouvrier cherche à améliorer sa situation, à obtenir une meilleure rémunération de son travail, mais avant que de se mettre en grève ne ferait-il pas mieux de demander à celui qui l'emploie, s'il peut lui accorder ce supplément de salaire qu'il croit mériter?

C'est une question qui se discute à deux généralement. Celui qui fixe le prix de son propre salaire est plutôt porté à s'exagérer qu'à diminuer la valeur de ses services et il peut en demander un prix que l'employeur ne peut pas lui accorder sans subir une perte. Le salaire n'est pas une chose qui se règle à la volonté et au caprice d'un individu.

Si l'ouvrier exige un minimum de salaire, il doit reconnaître que celui qui l'emploie a également un prix maximum qu'il lui est interdit de dépasser sans courir à la ruine. C'est donc de la pure déraison de refuser de travailler avant d'avoir commencé à débattre la question de salaire, quand cette question peut, à la suite d'une discussion sérieuse entre les deux parties intéressées, ramener l'accord entre le patron et l'ouvrier.

Cet accord est souvent brisé aussi, comme nous l'avons dit plus haut par le refus d'ouvriers d'avoir pour compagnons de travail des non-unionistes.

Les unions ouvrières ont leur utilité, le fait est incontestable, mais elles ont aussi rendu de bien mauvais services à la cause du travail qu'elles prétendent représenter. Par le nombre de grèves dont elles sont responsables elles ont creusé et creusent encore une profonde mésintelligence entre le capital et le travail pourtant inséparables l'un de l'autre et bien faits pour s'entendre, à condition que chacun reste dans le rôle qui lui est naturellement dévolu.

LE CAMIONNAGE PAR TRAMWAYS

Le transport des marchandises par les tramways dans l'intérieur de la ville est à l'étude. La plupart des membres du comité des chemins sont actuellement en visite d'étude dans les villes des États-Unis où ce mode de transport est en usage. L'expérience d'autrui doit nous profiter et nous éviter des fautes dans lesquelles, en matières absolument nouvelles, il est souvent difficile de ne pas tomber.

La question des taux de transport à la tonne ou en char complet mérite une at-

tention toute particulière tant au point de vue de la Compagnie des Chars Urbains qu'à celui des négociants et industriels; les taux en usage dans les villes américaines d'une importance commerciale similaire à celle de Montréal pourront servir de guide dans les négociations avec les transporteurs au sujet du tarif à appliquer dans notre ville.

Il est entendu que le privilège à accorder à la Compagnie des Chars Urbains ne doit pas être gratuit et que le Trésor Municipal devra profiter de l'octroi de la franchise plus ou moins longue qu'elle accordera à la dite Compagnie. Le Trésor Municipal peut en profiter, soit par des versements que feraient les concessionnaires, soit en se déchargeant sur ces derniers de quelque service onéreux pour la Ville, tel que l'arrosage des rues parcourues par les tramways, par exemple.

Là encore il est utile de savoir ce qui se pratique ailleurs.

Nous croyons que la Ville, la Compagnie des chars et le commerce en général, doivent retirer chacun de leur côté quelque profit du transport des marchandises par tramways. On ne peut demander à la Compagnie des chars de faire ce transport sans bénéfice, mais on peut lui demander de partager ses profits dans une certaine mesure avec la Ville en rétribution du droit de passage dans ses rues.

Il est difficile d'établir ce que vaut une telle franchise actuellement, car nous nageons dans l'inconnu. Si l'on pouvait établir approximativement les recettes et les dépenses de la Compagnie des Chars, l'embarras serait moins grand; on peut en avoir une assez bonne idée en étudiant ce qui s'est fait ailleurs et c'est à quoi nos échevins s'appliquent et nous les en félicitons.

Pour le commerce, il devra sûrement bénéficier d'une entente entre la Ville et la Compagnie des Chars non seulement parce qu'il obtiendra des facilités de transport plus grandes et meilleures, mais encore parce qu'il est en droit de compter sur un camionnage à des prix moins élevés que ceux qu'il paie actuellement.

L'automne arrive à grands pas, les difficultés de camionnage ne tarderont pas à se représenter, il serait donc nécessaire que la question du transport par les chars soit réglée sans retard.

LA BANQUE NATIONALE

Nous avons déjà fait connaître à nos lecteurs la décision prise par les directeurs et ratifiée par les actionnaires de la Banque Nationale d'ouvrir une succursale à Paris. Nous sommes informés de bonne source que cette succursale sera ouverte le 1er septembre prochain, 7 Place de l'Opéra, c'est-à-dire en plein cœur de la capitale de la France.

L'ouverture de cette succursale sera

d'un avantage réel aux exportateurs et aux importateurs Canadiens pour leurs paiements ou leurs encaissements en France qu'ils pourront effectuer à des taux de change avantageux.

Les Canadiens qui se rendent à Paris, chaque année en plus grand nombre, trouveront à la succursale parisienne de la Banque Nationale l'accueil le plus cordial et le plus empressé. Un salon spécial a été aménagé pour les voyageurs et les porteurs de lettres de crédit, ils y pourront faire leur correspondance et y trouveront les principaux journaux politiques, commerciaux et financiers du Canada, ainsi que les cotes des Bourses Canadiennes et Américaines.

Sa succursale parisienne permettra à la Banque Nationale de renseigner exactement les commerçants et les industriels sur les divers marchés français et les débouchés que peuvent y trouver les produits Canadiens.

Nous sommes persuadés que la Banque Nationale, en ouvrant une succursale à Paris fait une excellente affaire pour elle-même, en même temps qu'elle rend service au commerce Canadien.

LA PRODUCTION DES CONSERVES DE SAUMON DANS LA COLOMBIE ANGLAISE

Une dépêche de la province de Vancouver, en date du 3 août, donne les renseignements suivants sur les résultats de la pêche du saumon dans la Colombie Anglaise:

Avec une production qui, jusqu'à date, ne peut pas excéder trente mille caisses de saumon, avec la fermeture de la saison qui aura lieu dans vingt-trois jours, avec l'arrivée qui se produit déjà du saumon "humpback"; les perspectives pour les manufactures de conserves du district de la rivière Fraser sont excessivement médiocres. Pour la rivière Fraser, l'approvisionnement est beaucoup moindre qu'il était il y a quatre ans pour la période correspondante.

Des rapports du détroit de Puget indiquent une situation lamentable. Beaucoup de manufactures de conserves de cet endroit ont déclaré qu'elles n'ont pas mis en boîtes 30 pour cent de la quantité de saumon qu'elles avaient mise en conserves, il y a quatre ans à la même époque.

La rivière Columbia promet de fournir moitié de la quantité usuelle et des rapports de l'Alaska annoncent un approvisionnement d'à peine moitié de ce qu'il devrait être.

Dans le Nord de la Colombie Anglaise, on espère seulement une demi-production pour la rivière Skeena et environ deux-tiers de la production ordinaire pour Rivers Inlet. Les perspectives sont plutôt sombres et des rumeurs circulent qu'étant données ces perspectives, des efforts