

## MODES ET NOUVEAUTES

## LAINES

*Marché d'Anvers.*—La réouverture des enchères en Australie n'a pas amené de changement dans la situation de notre marché. Le calme continue à régner, exerçant une influence défavorable sur les prix du peigné qui ont fléchi de 5 centimes. Au contraire de ce qui se passe pour cet article, le suint est recherché et pour obtenir du février, il a fallu allouer fr. 103½. On a même payé fr. 104 pour février et mars liés, mais pour revenir ensuite au premier prix pour février. La rareté des vendeurs entrave les transactions.

Ventes de la semaine : 505,000 kilos peigné B. et 250 balles laines.

Quantités expertisées de la semaine : 113,000 kilos peigné B et 25 balles laines.

Arrêté sur janvier : 52 filières peigné B et 7 fil. suint.

## COTONS

*Marché de Manchester.*—La tendance sur notre marché a été assez calme pendant la semaine, particulièrement des débouchés asiatiques de l'Inde, de la Chine et du Japon ; il s'est traité des quantités considérables en fil simples, chaîne continu et chaîne renvideur, simples et retors à 2 bouts.

La demande des marchés continentaux était aussi plus générale en numéros moyen bobines Louisiane et les offres ont pu être placées dans les cas où l'écart n'était que peu important. En numéros 32 et 40 retors à 2 bouts, il y avait aussi plus d'offres du continent.

En filés jumel, les transactions ont été peu importantes, mais les prix sont fermement tenus, par suite de la hausse assez appréciable de la matière première.

## SOIES

*Marché de Lyon.*—Dans notre bulletin précédent, dit le *Moniteur des Soies*, nous avons dépeint aussi exactement que possible la situation de l'article telle que l'a laissée 1894. L'animation un peu moins grande du début de la première semaine de cette année ne modifie en rien la bonne impression qui nous est restée de l'exposé de cette situation, pas plus qu'elle ne diminue les espérances qu'elle a fait naître dans notre esprit. Nous sommes de plus en plus convaincu que les cours de la matière première se relèveront pendant ce semestre. Nous n'éprouvons aucune crainte de nous avancer

autant, de nous montrer aussi affirmatif. Nous n'avons qu'un seul regret, c'est de ne pas pouvoir persuader tous les détenteurs, car nous voudrions trop les voir partager notre intime conviction. Déjà, du Japon et de la Chine, nous est arrivé un commencement de hausse. Ce n'est que le prélude de celle autrement importante qui nous attend d'ici à la récolte prochaine. Ce n'est pas seulement la réduction bien plus sérieuse qu'on ne croit des existences en soies et cocons qui devra nous amener cette amélioration tant nécessaire, c'est aussi et surtout la position brillante de toutes les places de consommation en général et de notre Fabrique en particulier, qui va jusqu'à ne pas trouver les métiers dont elle a besoin pour remplir les commissions qu'elle a reçues.

L'activité n'est pas encore revenue sur les différents marchés de cocons. Malgré cela, il est impossible de constater la plus petite défaillance sur les prix. Il serait plus vrai de dire qu'ils ont une tenue indiquant une surélévation prochaine. Que les vendeurs ne montrent aucune impatience, plus ils attendront pour réaliser, meilleurs seront les cours qu'ils feront.

## La ligne directe du Canada en France

Une des conditions indispensables de la réalisation des espérances basées sur le traité de commerce avec la France, c'est l'établissement d'une ligne de steamers allant directement du Canada en France et réciproquement.

Cette ligne directe est indispensable à notre commerce d'exportation, vu que le tarif douanier de France frappe d'un droit additionnel, que l'on appelle "surtaxe d'entrepôt" les marchandises importées d'un autre pays que leur pays d'origine. Cette surtaxe a pour but, naturellement, de favoriser la marine marchande française et d'encourager les relations directes entre la France et les pays de production. Notre tarif canadien contient une disposition du même genre en ce qui concerne le thé et le café, articles qui sont admis en franchise, lorsqu'ils sont importés directement du pays d'origine, mais qui ont à payer un droit *ad valorem* de 10 p.c. s'ils sont importés d'un autre pays. Mais, tandis que nous n'avons la surtaxe d'entrepôt que pour quelques articles seulement, et par ex-

ception, elle s'applique, en France, à toutes sortes de marchandises.

La nécessité d'une ligne directe et régulière sur la France ressort encore des conditions des marchés pour certaines de nos exportations : le bois, par exemple, sur lequel le prix du fret est si considérable, proportionnellement à la valeur intrinsèque de la marchandise, qu'il ne pourrait supporter les frais additionnels d'un transbordement en Angleterre.

C'est probablement en vue de cette nécessité que le gouvernement fédéral avait inséré, dans le cahier des charges de la concession de la ligne de steamers rapides, dont nous avons parlé la semaine dernière, la stipulation que les steamers feraient escale, en allant et en venant, dans un port français.

Cette stipulation avait, probablement aussi, fait surgir la proposition de la Compagnie Transatlantique ; et le retrait de cette proposition aura été causé par la conviction, survenue après coup, que la condition d'avoir la tête de ligne dans un port anglais faisait perdre à la compagnie le bénéfice de la prime française à la navigation.

Une subvention de \$50,000 avait déjà été accordée, il y a huit ans, à la ligne Bossières qui faisait un service direct, mais fort peu régulier, entre Montréal et le Havre. Au bout de deux ans, l'irrégularité du service, qui était complètement discontinué l'hiver, provoqua la révocation de la subvention et la ligne Bossières cessa d'exister.

Pendant que le gouvernement attendait des soumissions pour la ligne de steamers rapides, le 27 février 1893. M. G. A. Drolet adressait au gouverneur général en conseil une requête exposant qu'une compagnie était en voie de s'organiser sous le nom de "La compagnie Franco-Canadienne de navigation à vapeur", avec siège social à Rouen, en Normandie, et un conseil local à Montréal, dans le but d'établir une ligne de steamers entre Rouen et le Havre, en France, et Québec, Montréal et Halifax au Canada.

La compagnie commençait avec un capital de \$400,000 et faisait construire en Angleterre deux steamers de 3000 tonneaux ; en attendant, elle avait nolisé deux vapeurs français, le *Général Chanzy* et le *Jules Chagot*. Le premier départ devait avoir lieu le 25 avril 1893, de Rouen.

M. Drolet offrait douze voyages pour la première année, dix-huit voyages pour la seconde et vingt quatre les années suivantes, et il demandait une subvention de \$2,500