

bres.

L'ouverture des canaux pas plus tard que le 15 avril chaque année que le permettra.

Par suite de l'amélioration du canal Erie, Oswego pourra attirer une grande partie du trafic qui passe par le canal Welland, c'est pourquoi nous demandons que l'on cesse de creuser ce dernier canal, et qu'on se mette plutôt immédiatement à l'oeuvre pour creuser et canaliser la rivière aux Français.

Cette entreprise ne saurait être trop fortement recommandée et elle devrait avoir la préséance sur tous les autres travaux relatifs aux voies de transport.

La canalisation de la rivière Ottawa devrait être exécutée, de manière à fournir une route navigable depuis North Bay.

Pour le chenal, entre Montréal et Québec :

Qu'il soit élargi et creusé aussi rapidement que possible.

Que le fleuve soit nettoyé au moins deux fois par année au-dessus et au-dessous de Québec.

Que le chenal Saint-Sulpice soit muni de bouées.

Qu'on empêche l'amoncellement des glaces au Cap à la Ronde, au moyen de quais.

Que le chenal soit complètement éclairé et muni de bouées et que les rapports soumis par les pilotes au ministre de la Marine soient suivis en autant qu'ils sont pratiques.

Pour le fleuve au-dessous de Québec :

Que l'on suive sans restriction les demandes de secours à la navigation recommandées par la fédération des expéditeurs en 1900.

Que des stations de télégraphie sans fil Marconi soient établies au cap Roy et à la Pointe au Père, en addition aux stations qui sont déjà installées.

Qu'un relevé nouveau du fleuve et du golfe soit entrepris de suite, car les cartes en bas du Saguenay sont anciennes et en plusieurs cas inexactes.

Que des relevés hydrographiques soient faits.

Que des avertisseurs sous-marins Bell soient installés, s'ils sont réellement utiles à la navigation.

Que partout où il y a un phare, il y ait un signal moderne de brume.

Que la station des pilotes soit transportée du Bic à Pointe au Père.

Que l'inspection médicale soit faite à Pointe au Père et que les navires où il n'y a pas de maladies infectieuses ne soient pas obligés d'arrêter à la Grosse Isle.

Pour les tarifs d'hôpitaux :

Que la taxe sur les navires pour frais d'hôpitaux soit abolie, et que chaque vaisseau paie pour ses propres malades. [L'abolition de cette taxe libérerait les navires canadiens de la taxe des États-Unis sur le tonnage. Les navires d'Ontario sont déjà exempts de cette taxe].

Pour les affaires des pilotes :

Que le gouvernement se charge des stations de pilotes de Québec, Saint-Jean et Halifax, administrant ces stations qui fournissent le service entre Montréal et Québec.

Que l'on abolisse le système d'après lequel les recettes des pilotes en bas de Québec sont réunies puis divisées également entre pilotes compétents et incompetents, et qu'il soit permis que chaque pilote reçoive ses propres gains, et qu'enfin, l'échelle des salaires de pilotes entre Montréal et Québec, soit réduite, réduction qui sera compensée par le surplus de recettes que feront les pilotes compétents au-dessous de Québec.

Pour les chemins de fer :

Le Board of Trade a passé une résolution demandant l'extension de l'Intercolonial jusqu'à la baie Georgienne et maintient cette demande, mais il réclame avec plus d'instances encore la canalisation et le creusage complet, de la route de Rivière aux Français et de l'Ouataouais, le Board of Trade considérant ces travaux comme de beaucoup les plus importants, pour les intérêts du transport dans notre pays.

ASPERGES DE CALIFORNIE

Nous avons déjà touché un mot de la situation des asperges de Californie. Les renseignements parvenus depuis sont de nature contradictoire.

Une lettre reçue ici de San Francisco et datée du 26 mars, dit en substance que les terrains consacrés à la culture des Asperges en Californie ont été inondés et qu'il ne sera pas possible cette année de faire la moindre récolte sur une grande partie de ces terrains. Les empaqueteurs prennent avantage de la clause de leur contrat qui leur permet de résilier ces contrats en cas d'inondation. La production sera très loin de pouvoir suffire à la demande et les prix seront très élevés durant toute la saison de 1904. Certains empaqueteurs demanderaient que les contrats pour 1904 soient reportés à l'année 1905.

D'autre part nous lisons : On croit maintenant que les empaqueteurs de la côte livreront des quantités beaucoup plus considérables qu'on ne l'avait indiqué dans les premiers avis de la côte, immédiatement après que les nouvelles des dommages à la récolte ont été rendues publiques. On prétepd en certains quartiers que les plus forts empaqueteurs non combinés livreront 75 p. c. de leurs contrats prenant avantage de la clause concernant les inondations et les dommages à la récolte. Cette dernière nouvelle nous ferait supposer que le marché américain sera servi d'abord et que le marché canadien n'aura que ce qui reste, s'il en reste.

LE SAUMON

Notes diverses

La situation du saumon, dit le *New York Commercial*, devient quelque peu mystérieuse pour beaucoup de jobbers du marché anglais du fait que l'Alaska Packers' Association n'a pas fait de prix pour l'empaquetage de 1903. Ces jobbers considèrent ce trait comme étant une politique à courte vue. Il se peut, cependant, que l'Association remplira son but quel qu'il soit, mais il est également absoluement certain que les affaires ne sont pas actives avec des prix incertains à l'ouverture. De fortes quantités de saumons provenant d'autres sources changent de mains actuellement. Il st quelque peu question que le prix d'ouverture sera au-dessus de 21 s. 6 d. par caisse. Si tel est le cas, la consommation sera limitée d'une façon marquée. Les marchés anglais offrent cette particularité qu'ue avance de 1-2 d. par boîte provoquera une diminution marquée dans la consommation. A certains prix les classes laborieuses consomment du saumon pour le lunch et quand le prix dépasse ce qu'elles pensent devoir ou pouvoir payer, une réduction sensible s'ensuit dans la demande et les jobbers la ressentent immédiatement.

Une dépêche de la côte annonce que le 1er avril 17,000 caisses de saumon ont été expédiées de Portland, Oregon, pour le gouvernement japonais. Sur le lot il y avait 15,000 caisses de saumon rouge de l'Alaska, le prix d'achat a été de \$1.25 f. o. b. à la côte; le reste du lot, 2,000 caisses, se composait, dit-on, de chums et silversedes de la rivière Columbia. Cet achat aurait complètement épuisé les quantités disponibles en saumon inférieur de la côte. L'expédition ci-dessus est une partie d'un ordre de 75,000 caisses donné récemment par le gouvernement japonais pour l'approvisionnement de l'armée.

D'après un rapport de la côte, on attend les prix d'ouverture de l'empaquetage de 1904 de la Colombie pour le 15 avril. Les empaqueteurs et les pêcheurs auraient conféré au sujet des prix d'ouverture pour le poisson au sortir de l'eau.

Une dépêche de Vancouver dit que le gouvernement Canadien a décidé de prohiber la vente ou l'exportation à l'étranger du saumon Sockeye pendant la saison de pêche cet été. Le but de cette prohibition est d'empêcher les usines d'empaquetage américaines de Puget Sound d'envahir la rivière Fraser pour acheter le saumon qui serait empaqueté sur le Sound. C'est une des conditions auxquelles les empaqueteurs auront le droit, comme ils l'ont demandé, de se servir de trappes pour la pêche. Dans ces dernières années, il s'est fait de for-