

faits prononcé par M. Tarte à la réunion trimestrielle du Board of Trade, mardi dernier. "La Patrie" l'a donné in extenso le lendemain, nous engageons nos lecteurs à le lire.

★ ★

Mais si nous ne pouvons donner ce discours étendu, nous publions les résolutions adoptées par le Board of Trade qui en sont la considération:

"Que dans l'opinion de cette assemblée, il est évident que le devoir est urgent pour le gouvernement du Dominion d'adopter une politique vaste et positive, relativement aux facilités de transport."

"Que ce grand problème devrait être traité au point de vue large de l'intérêt national, renfermant les besoins actuels et pourvoyant aux besoins futurs, en autant que le progrès et le développement du Canada, peuvent être évalués."

"Que comme premier principe, on devrait s'occuper d'abord des facilités de transport pour le commerce de ce pays, Est et Ouest, en améliorant les canaux canadiens.

"Que dans l'opinion de cette assemblée — pour profiter des avantages naturels et exceptionnels de la position de notre pays — le gouvernement devrait pousser activement les travaux déjà entrepris dans le fleuve St-Laurent — le creusage — l'élargissement et l'éclairage du chenal — les routes et canaux intérieurs et l'équipement moderne des hâvres et des ports."

Qu'il soit en outre résolu:

"Que dans l'opinion de cette assemblée, en vue des changements de conditions dans le monde commercial, le gouvernement fédéral devrait étudier sérieusement le système actuel de notre tarif de douane dans les importations et devrait réajuster ce tarif afin de protéger les produits des industriels canadiens contre la concurrence du travail étranger."

Qu'il soit encore résolu:

"Qu'une copie de cette résolution soit envoyée à sir Wilfrid Laurier et à ses collègues."

L'assemblée a ensuite passé une motion de remerciement à l'hon. M. Tarte et s'est séparée.

★ ★

La Cie du G. T. R. a mis à la disposition des cent-cinquante agents des passagers et de la vente des tickets de chemin de fer, représentants des principaux de chemins de fer des Etats-Unis un train spécial qui les a amenés lundi, de Chicago à Montréal. Ces représentants étaient de passage à Montréal à destination de Portland où ils devaient tenir leur quarante-septième convention annuelle. Le Grand-Tronc a traité les agents comme elle sait traiter ses invités,

c'est-à-dire royalement: Promenade en voiture au parc Mont-Royal, visite des nouveaux bureaux du Grand-Tronc, dîner à l'hôtel Windsor ont été très appréciés des voyageurs qui, toujours les hôtes du Grand-Tronc sont remontés dans leur train de luxe en route pour Portland.

★ ★

Puisque nous avons mentionné le nom du G. T. R., nous enregistrons les progrès de cette compagnie qui, ayant cessé depuis 1883 de payer un dividende sur les actions de deuxième préférence, peut aujourd'hui distribuer le plein dividende sur les dites actions. Son trafic croissant et l'excellente direction de cette compagnie permettent d'espérer que cette reprise de paiement de dividende sera durable.

LA SITUATION DE LA MALTERIE ET DE LA BRASSERIE

Il est une industrie qui souffre plus peut-être que les autres du manque de charbon dur. Cette industrie est celle de la malterie. Le charbon dur lui est indispensable et, faute de pouvoir s'en procurer en quantité suffisante, la malterie ne produit pas, bien qu'elle devrait être actuellement en pleine opération.

Le commerce de l'orge à malt se ressent de cette situation et les brasseurs qui ont besoin de malt commencent à tirer la langue.

Les stocks visibles de malt ne s'élèvent guère à plus de 100,000 minots, non compris ce que peuvent posséder les rares brasseries qui font elles-mêmes leur malt, alors que la consommation annuelle est de 2,200,000 minots dont 2,000,000 pour la brasserie seulement.

Comme on le sait, la malterie ne travaille qu'une partie de l'année, aussi tout ce qu'elle ne pourra pas produire jusqu'à l'arrivée de l'antracite sera pour elle une perte sèche, de sorte que l'avenir ne paraît pas rose pour la brasserie non plus. Actuellement les malteurs ne veulent prendre aucun engagement à aucun prix. Une brasserie des plus importantes a tenté en vain de placer un gros ordre à \$2.50, alors qu'il y a environ un mois l'ordre aurait été accepté d'emblée aux prix de 80 à 90c le minot. On essaie actuellement d'importer du malt d'Irlande qui, grevé des frais de transport, d'assurance et de 50c par minot de droits de douane, reviendra à un prix élevé aux brasseurs.

Cet état de choses aurait déjà fait sentir son action sur le prix des différentes sortes de bière, n'eût été la concurrence désastreuse que se font sans cesse les brasseurs. On prétend que la crise du malt pourrait bien être cause de la fin de leurs luttes et la raison d'une entente

pour hausser de \$1.00 par baril de 30 gallons de vin — 27 gallons impérial — le prix des différentes bières.

LES COMMANDES TARDIVES

Tous les ans au moment de la fermeture de la navigation le commerce de gros est sur les dents parce qu'il reçoit des ordres tardifs pour livraison par les derniers départs de bateaux.

On conçoit très bien que les marchands de la campagne ne veulent pas s'encombrer de marchandises tant qu'ils peuvent retarder de le faire; on comprend également qu'en ajournant autant qu'il est possible leurs commandes ils retardent du même coup la date de la facture et de son échéance.

C'est parce qu'ils raisonnent ainsi que la plupart des marchands des localités desservies par bateaux fixent l'époque de livraison à la date du dernier départ. Or, il arrive tous les ans que ces mêmes bateaux ne peuvent emporter tout le fret qui leur est destiné pour leur dernier chargement.

Le même fait se reproduit à la veille du jour où les compagnies de chemins de fer mettent en vigueur leurs tarifs d'hiver. Soit par suite du manque de chars, soit à cause de l'insuffisance du nombre de charretiers pour parer aux demandes multiples et pressantes de charroriage, quantités de marchandises ne peuvent profiter des tarifs d'été.

Parfois — le fait s'est encore produit l'an dernier — la neige arrive alors que les sleighs ne sont pas encore prêts et que les voitures à roues ne peuvent prendre que demi-charge et faire un nombre de voyages très restreints dans la journée. Aussi les charretiers, dans ces circonstances, exigent-ils des prix ruineux qu'il faut décliner.

Si nous croyons devoir rappeler ces faits à nos lecteurs de la campagne, c'est dans le but de leur éviter tout déboire, en les engageant fortement à ne pas attendre au dernier moment pour passer leurs commandes et en prendre livraison.

Les commerçants de gros font tout ce qu'il est humainement possible pour être agréables à leurs clients, mais ils ne sont pas tenus à l'impossible et il n'est pas en leur pouvoir d'augmenter le tonnage des bateaux ou de créer des moyens de transport d'un coup de baguette.

Autre recommandation d'actualité qui rentre d'ailleurs dans le même ordre d'idées. Il est nécessaire, à moins de consentir à payer le fret par wagon chauffé, de se faire livrer avant les froids toutes les marchandises sujettes à être détériorées par la gelée, telles que vinaigre, marinades et autres dont le contenu peut éclater par suite de la congélation.