

Buenos Ayres, sans le concours d'exportateurs de bonne foi, mais si une entente se faisait dans ce sens, le coût de cette entreprise ne serait rien en regard des profits presque certains qui en résulteraient, aussi bien pour les premiers intéressés que pour le Canada.

L'IMMIGRATION AU CANADA

D'après les statistiques, le nombre approximatif des immigrants entrés au pays, du mois de janvier au mois de juin de la présente année, est de 175,329. Durant la même période de l'année dernière, le nombre total était de 153,125.

Le nombre des immigrants de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis s'est beaucoup accru, mais la plus grande partie vient des Etats-Unis.

Voici le nombre des immigrants arrivés ici chaque mois : janvier, 8,189; février, 11,141; mars, 42,391; avril, 53,608 et mai, 69,000.

LES MARCHANDS DE NOUVEAUTÉS EN DETAIL S'ORGANISENT.

Après plusieurs années d'étude, les marchands de nouveautés en détail de la province d'Ontario ont enfin reconnu que leurs intérêts exigent d'eux une organisation qui leur permette, si possible, de faire disparaître quelques-uns des maux dont souffre le commerce actuellement.

La première assemblée dans ce but a eu lieu le mardi, 28 mai, à 10 heures du matin aux bureaux de l'Association des Marchands Détailliers du Canada, 21 rue Richmond Ouest, à Toronto. L'assistance était nombreuse et on s'est occupé non seulement d'intéresser les marchands détailliers de nouveautés de Toronto, mais ceux de toute la province.

Plusieurs questions ont été soulevées, et, entre autres choses, on a étudié celle de savoir si les marchands, en face d'une concurrence déloyale, devraient être forcés de vendre un grand nombre d'articles réguliers sans profit. On s'est opposé au système par lequel certains manufacturiers favorisent les magasins à rayons, leur permettent de vendre à réduction et leur accordent des escomptes spéciaux qu'ils refusent aux marchands légitimes. Le bureau exécutif a été chargé d'étudier cette question avec l'Association des Marchands de Nouveautés en gros aussitôt qu'il aura pu s'assurer plus d'appui parmi les marchands détailliers d'Ontario.

La "Section des Nouveautés" de l'Association des Marchands Détailliers du Canada est bien organisée dans la province de Québec et elle est prête à aider les marchands détailliers d'Ontario. On a l'intention de convoquer une assemblée conjointe aussitôt que possible.

Un discours a été prononcé par M. E. M. Trowern, secrétaire du bureau fédéral de l'Association des Marchands Détailliers du Canada. Il a offert son concours pour aider à édifier la "Section des Nouveautés" sur des bases pratiques et a demandé à tous les marchands de nouveautés en détail de l'Ontario de prendre part à ce mouvement et de soutenir cette initiative.

La prochaine assemblée aura lieu le mardi, 11 juin 1912, à 10 heures du matin, dans les bureaux de l'Association des Marchands Détailliers du Canada, 21 rue Richmond Ouest. Les assemblées subséquentes sont fixées aux deuxième et quatrième mardis de chaque mois.

Les officiers dont les noms suivent ont été élus :

- R. E. Walker, Président.
- M. J. Crotte, 1er vice-président.
- W. Back, 2e vice-président.
- H. J. Strong, Trésorier.
- W. R. Newman, Secrétaire.
- H. King, Vérificateur.

L'OUVERTURE DU CANAL DE PANAMA

La diminution des distances

Les Américains annoncent que la nouvelle voie maritime percée entre les deux Amériques sera livrée aux divers pavillons, non pas en 1915 comme prévu, mais deux ans plus tôt, en 1913.

La gigantesque entreprise qui hante le cerveau américain depuis 1824 va devenir une réalité par l'Amérique et pour l'Amérique.

Les bénéfices qu'elle en retirera au point de vue économique, seront considérables : "Les Etats-Unis tranchent, à Panama, le noeud gordien et s'en adjugent tous les profits", a dit Roosevelt.

L'ex-président n'a pas exagéré, Panama ouvert, c'est quatre débouchés énormes livrés au commerce américain.

La distance, de New-York à Valparaiso, qui était de 1,300 milles plus longue par Suez (6,700 c. 8,400 des ports de la Manche), devient plus courte de 3,000 milles (5,400 c. 8,400). Il est à prévoir que Callao, Guayaquil, Iquique, Valparaiso seront complètement soustraits à l'influence anglaise et allemande et que les matières premières de la plupart des Etats de l'Amérique du Sud seront dirigées désormais sur l'Union et non plus sur l'Europe. Comparez géographiquement, le canal de Panama scindra étroitement les deux Amériques au point de vue économique et établira une pénétration réciproque dont les effets politiques, aussi bien que commerciaux, sont incalculables. Santiago, qui paye actuellement son charbon 16 dollars la tonne, pourra l'obtenir à 6 dollars, comme Rio, économie précieuse pour l'industrie chilienne; les marchés péruviens, boliviens, constitueront de nouveaux débouchés pour les pétroles américains; les nitrates du Chili pourront être offerts aux agriculteurs de la Louisiane à des prix tels qu'ils écarteront toute concurrence. Il n'est pas jusqu'à la côte Est de l'Amérique du Sud, qui ne sera révolutionnée par la grande oeuvre; le Brésil trouvera dans la Californie et le Texas une production complémentaire de la sienne (produits alimentaires) et désertera ses fournisseurs européens. Quant à l'Amérique Centrale, il faut s'attendre à voir tout son commerce contrôlé par les Etats-Unis, quand pour ceux-ci la côte Ouest sera aussi proche que la côte Est. Rappelons, en effet, que dans les conditions actuelles du trafic maritime les échanges de l'Amérique du Sud avec le Mexique représentent 55% du commerce total de ce dernier pays.

L'ouverture du canal de Panama permettra aux deux côtes de l'Amérique du Nord de communiquer étroitement. La distance de New-York à San-Francisco, qui était de 6,800 milles plus longue par Suez (14,800 m. c. 8,000 des ports de la Manche), devient, par Panama, plus courte de 3,300 milles (4,700 c. 8,000). Quelles seront les conséquences qu'engendrera un courant actif d'échanges entre l'Ouest agricole et l'Est industriel? Nombreuses, sans doute, autant que difficiles à déterminer, mais dès à présent, il en est une que l'on peut prévoir, c'est la réduction du trafic entre la côte américaine du Pacifique et l'Europe.

Le percement de l'isthme n'aura pas d'influence que sur le continent américain, et l'Asie est appelée à subir ses effets.

La distance de New-York à Shanghai, qui était de 2,000 milles plus longue par Suez (12,600 milles c. 10,600 des ports de la Manche), sera, par Panama, de 200 milles plus courte (10,400 c. 10,600).

Les Etats-Unis, qui ont obtenu, grâce à une admirable ténacité, la seconde place sur le marché chinois, une participation dans toutes les grandes affaires industrielles ou financières traitées dans ce pays et une influence politique assez considérable pour inquiéter les puissances européennes et le Japon, sauront, à n'en pas douter, tirer merveilleusement parti de l'avance de plus d'un jour désormais acquise à leurs cargo-boats.

La distance de New-York à Yokohama, qui était de 2,800 milles plus longue (13,800 c. 11,000), devient plus courte de 1,700 milles (9,300 c. 11,000 des ports de la Manche). C'est le