

LES STEAMERS RAPIDES

Le retour précipité de Sir Charles Tupper au Canada a réveillé bien des espérances au sujet du prochain établissement d'un service de transatlantiques à grande vitesse.

Seulement, la crise ministérielle qui a éclaté à Ottawa révèle un fait auquel nous ne pouvons rester indifférents : c'est que le réel objet du voyage de Sir Charles est plutôt la possession du pouvoir que la cause du service rapide. Quand donc cessera-t-on de mêler la politique aux strictes questions d'affaires? Seulement, disons-le, le jour où les hommes d'affaires feront sentir leur influence et ne permettront pas à l'intrigue politique de nuire à leurs intérêts.

Nous devons dire à l'honneur des hommes d'affaires de Québec qu'ils comprennent parfaitement l'importance de leur devoir. Dès la nouvelle de l'arrivée de Sir Charles au Canada, mettant de côté toute considération politique, ils lui ont offert un banquet public auquel tous, sans exception de parti, auraient été heureux d'assister pour discuter, entre la poire et le fromage, la question du service rapide, qui, Sir Charles le proclamait lui-même, était l'objet capital de son voyage.

Malheureusement, Sir Charles a décliné l'invitation et remis la chose à plus tard.

Par contre, nous apprenons que Sir Charles a accepté l'invitation du Board of Trade de Montréal et qu'il doit aller ces jours-ci entretenir les Montréalais de tarifs préférentiels entre l'Angleterre et les colonies, et par ricochet de la ligne projetée de steamers rapides entre l'Angleterre et le Canada.

La première partie de ce programme nous laisse assez indifférents. Nous avons tous le temps de mourir avant que l'Angleterre consente à taxer le pain de ses ouvriers au profit de ses colonies, et à sacrifier les 557 millions de louis sterling de commerce qu'elle fait avec les nations étrangères pour l'appât des 180 millions qui représentent son commerce colonial. Il nous semble qu'il y a quelque chose de plus pressé que de vouloir imposer à l'Empire des conditions économiques dont il ne voit point, et qu'en gens pratiques il vaudrait bien mieux consacrer tous nos efforts aux choses qui sont à portée de la main. Un peuple en formation comme le nôtre n'a pas les moyens de travailler ainsi pour les générations futures et la postérité. *Primo vivere.*

La création d'un service de grande vitesse entre l'Europe et le Canada est une de ces réalités tangibles du présent sur lesquelles devraient converger toutes nos forces. En particulier pour Québec, c'est une énorme affaire. Montréal a certain-

nement le droit de s'intéresser à ce projet, comme du reste tout le Dominion. mais, qu'on le sache bien, il ne faut pas que ce soit au détriment de Québec. La condition première de l'établissement du service est le choix de Québec comme terminus; pas une compagnie sérieuse ne voudrait s'engager à risquer ses steamers jusqu'à Montréal. Insister sur ce point serait faire manquer l'affaire. Nous espérons que les gens de Montréal n'insisteront pas.

S'il en était autrement, nous sommes autorisés par le commerce québécois à déclarer que Québec défendra énergiquement ses droits envers et contre tout.

P. S.—Plusieurs de nos grands négociants se montrent un peu impatients du silence et de l'inaction de la Chambre de Commerce de Québec, et nous exhortent à agiter vivement la question, parceque, disent-ils, si nous ne demandons pas nous ne recevrons rien. Ils voient d'un mauvais œil l'empressement du Board of Trade de Montréal.

Nous avons fait part de l'objection à quelques-uns des principaux dignitaires de la Chambre de commerce, qui vous ont appris qu'à sa dernière séance le conseil de direction s'est sérieusement occupé de la question, et après mûre délibération a décidé qu'il était plus sage de ne pas insister pour le moment. A cette époque de crise et d'effervescence politique, toute insistance serait plutôt nuisible qu'utile à l'affaire. L'incertitude de la situation nous paraît en effet justifier entièrement le conseil de la Chambre de commerce.

: o : o :

DÉMARCHE IMPORTANTE

La faillite Sanison, Kennedy & Co, à Toronto, a notablement ébranlé la confiance des fournisseurs anglais dans les institutions commerciales du Canada. Ils sont particulièrement déçus de l'insuffisance de nos lois de faillite.

Le passif de cette faillite était de \$453,161 et l'actif de \$233,674. Les représentants des créanciers anglais se sont plaints d'un certain transfert de marchandises remises à D. Morice Son & Co quelques jours avant la faillite, et la loi d'Ontario ne leur offrait aucune protection.

Il est temps que les législateurs s'occupent sérieusement d'une loi uniforme réglementant les faillites.

A une récente réunion de la British Empire League à Londres, la résolution suivante a été adoptée :

"C'est l'opinion de cette assemblée que l'absence d'une législation applicable à toutes les provinces du Dominion du Canada, pourvoyant à la liquidation, à la gestion et à la distribution des biens

de faillites tend à restreindre sérieusement le commerce entre le Dominion et la Grande-Bretagne, et que la confiance du commerce anglais engagé dans l'exportation des marchandises au Canada s'accroîtrait s'il existait au Canada une législation de faillite pourvoyant à la distribution au marc la livre du produit parmi tous les créanciers, prévenant les paiements préférentiels et les règlements volontaires, assurant la production d'un bilan complet qui indiquerait le montant exact de l'actif et du passif du failli, avec explication du déficit établi au bilan, et pourvoyant à la punition des marchands qui font preuve d'incurie et commercent en fraude, sachant qu'ils sont insolubles.

"Que le comité exécutif de la ligue soit chargé de prendre les mesures nécessaires pour porter la présente résolution à la connaissance du gouvernement canadien."

Avant longtemps, le Parlement sera donc saisi de la question, à la demande des autorités impériales. Espérons que cette haute intervention finira par obtenir ce que demande en vain, depuis si longtemps, le commerce national.

—(o—o)—

LES ENTREPRISES QUÉBÉCOISES

Nos lecteurs seront sans doute heureux d'être renseignés exactement sur trois sujets qui intéressent de près cette partie du pays : le "Cold Storage", le Grand Nord et l'Électrique.

LE "COLD STORAGE"

Nous avons déjà consigné dans nos colonnes ce fait, remarquable pour Québec, que tout le capital-actions de la nouvelle compagnie d'entrepôts réfrigérés de Québec, \$50,000, avait été souscrit séance tenante par une douzaine de capitalistes locaux.

L'entreprise est vue d'un si bon œil que plusieurs personnes sont venues nous demander s'il restait encore du stock à prendre. Il n'y en a pas sur le marché, mais il peut encore se faire que, par la suite, la Compagnie décide d'augmenter son capital et de bâtir plus en grand.

Rien ne se fera cependant en l'absence du président et principal actionnaire, M. R. R. Dobell, qui est parti pour l'Europe et ne sera de retour qu'en mai prochain.

Dans l'intervalle, la Compagnie a décidé d'envoyer son ingénieur M. St George Boswell en reconnaissance dans l'Ouest, pour étudier les divers systèmes de "cold storage" en usage. M. Boswell doit partir vers le 12 pour Montréal, Morrisburg, Toronto, où il visitera les principaux éta-

bli sur que ter. s'm mo con en for qui sera ven con de l. L Hal aus. Le uant dans Et pas in l'oppe deux parti l'autr vers l veux plus avec l d'œil. Nou que l d'impo Grand Il se fa un gra cet hiv le Gra ges de Le c sérieus bonus à faire pa la ville. é allon au Grat e tract Compag lan. D. municat Montréal. On ign messa questic coup d gule per une gue bit en ef ments c Heureux