

### POURQUOI UN COMMERÇANT N'A PAS REUSSI

Il n'a pas su faire de la publicité.

Il ne s'est pas tenu à la hauteur du progrès.

Il a essayé de tout faire par lui-même.

Il a essayé de faire des économies sur le salaire des employés.

On ne pouvait pas se fier à sa parole.

Il considérait la méthode comme une chose absolument inutile.

Il a entravé les progrès de sa maison par des économies de bouts de chandelle.

Il n'a pas eu l'habileté de faire que d'autres se multiplient à sa place.

Il n'a pas pensé qu'il valait la peine de s'occuper des petites choses.

Il a ruiné sa capacité pour les choses importantes en s'enfonçant personnellement dans les détails.

Il n'a jamais appris que c'est une politique libérale qui amène la réussite en affaires.

Ses premiers succès l'ont rendu trop confiant, et il s'en est enorgueilli.

Ses marchandises n'étaient pas exactement ce qu'il fallait, et étaient toujours arriérées.

Il pensait qu'il pouvait économiser l'argent que ses rivaux dépensaient en publicité.

Il pensait qu'il était ridicule de payer aux acheteurs des salaires aussi élevés que ceux que payaient ses concurrents; mais ceux-ci lui ont pris sa clientèle.

Il n'appréciait pas la valeur d'un acheteur de bon goût et croyait que ce qu'il épargnait sur son salaire était un gain clair.

Il dépréciait toujours son commerce. Avec lui, les temps étaient durs et l'argent rare; les affaires allaient cahin-caha.

C'était un pessimiste, qui communiquait ses pensées contagieuses à ses employés, rendant déprimante l'atmosphère de son établissement.

Il plaçait à la tête de départements ou à des postes de responsabilité des hommes qui manquaient d'initiative ou des qualités nécessaires pour exercer un commandement.

Il pouvait faire des plans, mais ne pouvait les faire exécuter; il ne connaissait pas assez bien la nature humaine pour s'entourer de lieutenants capables.

Il ne pensait pas qu'il valait la peine de comparer ses affaires à celles de ses compétiteurs plus prospères, ou d'étudier leurs méthodes.

Il n'achetait pas en vue des besoins de ses clients; il achetait les marchandises qu'il préférait lui-même ou qui, dans son idée, devaient lui rapporter les plus gros profits. (Success).

### LE PORT DE LONDRES ET SES CONCURRENTS

L'avenir du port de Londres préoccupe depuis longtemps l'opinion anglaise. Il serait exagéré de parler de décadence. Le trafic du port de Londres n'a pas cessé de croître durant les dernières années; mais sa croissance n'a pas été aussi rapide que celle de certains ports du continent; c'est la simple constatation de ce fait qui a donné naissance aux inquiétudes.

Une commission royale, nommée en 1900 pour étudier certains détails de l'outillage du port de Londres et les moyens d'améliorer la navigation sur la Tamise, constata qu'entre les années 1890 et 1899, le trafic de Londres n'avait augmenté que de 17 pour cent, alors que celui de Hambourg s'était accru de 49 pour cent, celui d'Anvers de 51 pour cent, celui de Rotterdam de 110 pour cent. Constatons avec modestie que pendant la même période le trafic du port du Havre s'était accru de 2 pour cent. Constatons de plus qu'à l'encontre de ce qui se produit si souvent en France, le dépôt du rapport de la commission royale n'a pas enterré la question. Si, pour des raisons politiques, le vote de la loi qui résumait les conclusions de la commission royale a été retardé au Parlement depuis 1903, du moins l'opinion publique ne s'est-elle pas déclarée satisfaite par le dépôt d'un projet législatif. La *Thames Conservancy* a envoyé récemment à Anvers et à Amsterdam une délégation chargée d'étudier l'outillage de ces ports. Le rapport qui vient d'être rédigé rappelle une fois de plus le danger que ses rivaux continentaux font courir au port de Londres, dit le "Moniteur Industriel."

Londres a été pendant longtemps à la fois un réceptacle et un distributeur. Son rôle comme point d'importation n'a que faiblement diminué. C'est surtout le trafic de réexportation qui a souffert de la concurrence étrangère. Une grande partie des gros chargements des régions australes et des bords du Pacifique, qui arrivaient autrefois à Londres et partaient de là, subdivisés, vers tous les ports européens, sont à présent transbordés et répartis à Anvers, à Rotterdam et même à Hambourg. C'est surtout comme marché centralisateur que Londres a perdu de son importance. Il y a plusieurs causes à ce déplacement commercial. La difficulté de la navigation sur la Tamise en est une. Le projet de loi récemment déposé a pour but de la supprimer. Le coût élevé de la main-d'œuvre est une autre cause; car le port de Londres se trouve désavantagé à cet égard par rapport à Anvers et à Rotterdam. Enfin la principale rai-

son de la supériorité des progrès des ports continentaux, qui préoccupe si vivement les Anglais, réside peut-être dans le développement considérable de l'arrière-pays que ces ports approvisionnent.

C'est depuis une trentaine d'années surtout que les progrès du port de Hambourg ont été rapides. Ils ont coïncidé naturellement avec le développement des besoins et le développement de la production du pays. Les importations, qui ne s'étaient élevées qu'à \$128,400,000 en moyenne entre 1851 et 1860, atteignaient \$485,800,000 entre 1881 et 1890 et \$941,800,000 en 1902. La valeur totale du trafic du port s'élevait il y a trois ans à plus de \$1,760,000,000, alors que la valeur du trafic de Londres n'atteignait que \$1,300,000,000. Hambourg, qui concentre tous les produits allemands pour les expédier à l'étranger, et reçoit les produits étrangers pour les distribuer en Allemagne devait logiquement bénéficier de l'essor économique extraordinaire de l'empire. Les Allemands ne négligent d'ailleurs aucune occasion de concurrencer la marine marchande de la Grande-Bretagne. L'annonce récente de la création d'une ligne de navigation anglo-japonaise a fait naître à Hambourg une vive émotion, et l'on a rattaché à cette nouvelle la visite que fit le directeur de la Compagnie Hamburg-America à l'empereur Guillaume, à Rominten. Si ces renseignements sont exacts, on peut compter que les compagnies allemandes s'uniront pour lutter contre la coalition anglo-japonaise et qu'elles recevront de l'Etat tous les appuis nécessaires.

Anvers a profité plus que le port allemand du commerce de transbordement que perdait le port de Londres. Sa situation exceptionnelle lui permet d'alimenter non seulement la Belgique, mais encore la France, une partie de l'Allemagne, la Suisse, l'Italie et l'Orient. Bien que les autres ports continentaux aient, depuis des siècles, des débouchés et des approvisionnements assurés, bien que la Belgique ne possède pas de marine de guerre, ni même une marine marchande suffisante, bien que ce royaume ne dispose pas d'un empire colonial d'où la concurrence soit exclue, Anvers, dont l'importance ne date que de 1830, a réussi, grâce à l'esprit d'entreprise des Belges, grâce au concours intelligent de l'Etat, à concurrencer Hambourg, Londres et Liverpool.

Il ne faudrait pas croire d'ailleurs que les Anglais ne rencontrent là que des adversaires purement Belges. Un vieil habitant d'Anvers écrivait récemment au journal le *Patriote* une lettre dans laquelle il déplorait l'importance