

rappeler aux assurés qu'une compagnie indépendante, la St Lawrence, a depuis quelques mois une agence en cette ville, et qu'elle leur offre une réduction notable sur le tarif de l'Association.

—(o) o o (—

L'ASSOCIATION DES CAPITAUX

Comme nous sommes encore nouveau dans le commerce, et que d'ailleurs il est bien convenu que les plus savants en apprennent tous les jours, bien des choses nous étonnent dans ce que nous voyons et que nous entendons.

Si nous demandons pourquoi telle industrie ne réussit pas, pourquoi tel produit ne se vend pas ici, on nous répond : Ah ! c'est que, voyez-vous, il est impossible de lutter contre l'Ouest. Tout nous vient de là, jusqu'à la matière première de nos manufactures de chaussures. Ontario possède d'immenses tanneries qui nous envoient leur cuir à des prix insurpassables. Il en est de même pour une multitude d'autres articles de commerce.

Cette explication nous rend songeur, mais ne nous satisfait point. Il est évident qu'il y a une lacune, un joint manqué, quelque part. Nous croyons, pour un, qu'en général nos concitoyens croient trop à l'individualisme dans les affaires. Un homme a beau avoir le génie du commerce, il y a toujours plus d'esprit sous dix bonnets que sous un seul. Intéressez dix hommes dans une entreprise, il est bien rare qu'elle ne réussisse pas, tandis que les échecs personnels ne se comptent plus.

Théories que tout cela, dira-t-on. Soit, c'est notre ingrat métier d'omettre des théories ; les autres en tirent profit. Parce que les journalistes n'amassent pas de fortunes dans ce pays, cela ne prouve rien contre leurs enseignements, le proverbe dit que cordonnier est mal chaussé, et d'ailleurs nous vivons dans une province où les maîtres d'écoles sont les plus mal payés ; le déshonneur n'est pas pour eux, mais pour ceux qui les paient mal.

Mais, dites donc, vous monsieur l'homme pratique qui prétendez que les théories, c'est bon sur le papier, n'est ce pas vous qui vous lamentez si fort contre la concurrence de l'Ouest ? On a l'audace, le toupet, de venir vendre à votre barbe la même marchandise que celle qui orne vos tablettes, on brise les prix, on vous ruine ! Ce ne sont pas des hypothèses, cela, mais des réalités. Rendez-vous donc à l'évidence. A quoi bon vous arc-bouter contre l'inévitable ? La tendance est aux compagnies à fonds communs ; l'avenir est à l'association des capitaux. L'association permet de traverser les rudes débuts, de supporter les pertes temporaires et de laisser passer les baisses sans plier ; elle diminue les frais d'administration,

donne les moyens de faire des annonces retentissantes, de lancer des émissaires dans toutes les directions ; par elle, le pourcentage des profits est diminué, mais les ventes sont multipliées à l'infini, et le total des bénéfices se multiplie dans la même proportion.

Syndiquez-vous donc, voilà notre conseil. Ne dites pas que c'est impossible, puisque d'autres le font avec succès.

—:o:o:—

LE GRAND NORD

La Compagnie du chemin de fer du Grand Nord vient de publier une nouvelle édition de son prospectus, auquel elle a ajouté des statistiques très intéressantes à consulter.

Les subsides votés jusqu'ici par les deux gouvernements pour cette entreprise se répartissent ainsi :

Gouvernement fédéral.....	\$297,600	
" provincial.....	438,250	
		\$735,850
Sur ce total la Compagnie a touché :		
D'Ottawa.....	\$121,600	
De Québec.....	\$233,000	354,600

Laissant une balance disponible de..... \$381,250 pour les 55 milles de Grand'Mère à Montcalm.

La Compagnie s'attend à recevoir d'Ottawa, à la prochaine session, des subsides additionnels au montant de \$182,000 pour les 35 milles de St Jérôme à Hawkesbury ainsi que pour les ponts de l'Ottawa et du St Maurice. Il y a aussi les \$256,000 que la Cité de Québec est autorisée à prêter pour trois ans, et \$110,250 équivalent du second subside en terres à raison de 35c. de l'acre, voté par la Législature.

La Compagnie évalue ainsi sa part probable du trafic, proportion gardée pour les distances :

130,000,000 pieds de bois de la Vallée de l'Ottawa au taux moyen de \$1.50 le m. pieds.....	\$270,000
200,000 passagers, à \$1 60	320,000
Fret général, charbon, fer, pulpe, foin etc.....	200,000
Malles et express.....	30,000
	\$820,000

La Compagnie possédera 128 milles sur les 310 milles de Québec à Ottawa. Sa part serait donc de..... \$339,000

Plus 10% du commerce de grains de Daluth..... 93,000

Soit \$3,370 du mille..... \$432,000

Frais d'opération 60%..... 259,200

Gain net.. \$172,800

ou \$1,350 de mille.

Le gain net du Pacifique est de \$1,508 du mille ; du Grand Tronc, \$1,574 ; du Canada Atlantique, \$1,267 ; du Canada Southern, \$1,219.

La compagnie a fait préparer par le département des statistiques à Ottawa quelques tableaux bien éloquentes.

Les comtés de Champlain, St-Maurice, Maskinongé, Berthier, Joliette, Montcalm, Terrobonne et Argenteuil, que traverse le Grand Nord, ont une population de 152,537, et ont produit en 1891 301,998 tonnes de foin, 3,897,167 lbs de beurre, 181,652 lbs de fromage, 1,626,423 lbs de tabacs, 2,801,170 minots de grain, sans compter la pulpe, dont l'exploitation augmente d'année en année. Dans ces huit comtés du Nord, il y avait, d'après le recensement de 1891, 185 scieries représentant un capital de \$150,206 en terres, \$235,050 en constructions et \$324,947 en machines et outils, plus \$589,099 de capitaux engagés ; employant 1365 personnes, payant \$362,052 en salaires, opérant sur \$507,529 de matière brute et produisant une valeur totale de \$1,112,770. Le bois tiré de la forêt dans cette même année 1891 se répartit ainsi : 200,723 pieds cubes de bois carré, pin blanc et rouge, 4,617 pieds cubes de chêne, 274,163 pieds de merisier et érable, 8,702 pieds d'orme, 390 pieds de noyer noir, 4,562 d'autre noyer, 2,892,544 pieds d'autre bois carré, 173,455 billots de pin standard, 1,016,991 billots d'épinette, 23,478 cordes d'écorce de pruche, 500,230 cordes de bois de chauffage, 102,474 dormants de chemin de fer. Depuis 1891, il y a encore eu augmentation. Le dernier rapport de la chambre de commerce Trois-Rivières évalue entre 40 et 55 mille tonnes la production annuelle de la pulpe dans la région seule du St-Maurice.

Ces quelques chiffres parlent éloquentement en faveur de la nouvelle voie ferrée. Pour notre part, nous persistons à croire que le seul raccordement local de Montcalm avec le St Maurice et les Basses Laurentides dédommagerait amplement la ville de Québec des \$10,000 de garantie annuelle que lui demande la compagnie.

—:o:o:—

LE "BOSTON & MAINE"

Voici un chemin de fer auquel nous devons porter un intérêt particulier, parce qu'il constitue le plus grand réseau des Etats du Vermont, du Massachusetts, du New-Hampshire et du Maine, et que le Québec Central offre au district de Québec, par les raccordements de Sherbrooke et de Dudswell, des communications directes avec tous les centres de ces Etats. Le Boston & Maine possède non-seulement un vaste réseau embrassant Boston,