

LE PRIX COURANT

(THE PRICE CURRENT)
REVUE HEBDOMADAIRE

Commerce, Finance, Industrie, Assurance, Propriété Immobilière, Etc.

EDITEURS :

LA COMPAGNIE DE PUBLICATIONS COMMERCIALES
(The Trades Publishing Co.)

42, Place Jacques-Cartier, - MONTREAL
TELEPHONE BELL MAIN 2547

ABONNEMENT	MONTREAL ET BANLIEUE - \$2.50	PAR AN.
	CANADA ET ETATS-UNIS - 2.00	
	UNION POSTALE - - - - - FRS 20.00	

Il n'est pas accepté d'abonnement pour moins qu'une année complète.

L'abonnement est considéré comme renouvelé si le souscripteur ne nous donne pas avis contraire au moins quinze jours avant l'expiration, et cet avis ne peut être donné que par écrit directement à nos bureaux, nos agents n'étant pas autorisés à recevoir de tels avis.

Une année commencée est due en entier, et il ne sera pas donné suite à un ordre de discontinuer tant que les arrérages ne sont pas payés.

Nous n'accepterons de chèques en paiement d'abonnement, qu'en autant que le montant est fait payable au pair à Montréal.

Tous chèques, mandats, bons de poste, doivent être faits payables à l'ordre de : "LE PRIX COURANT."

Nous nous ferons un plaisir de répondre à toutes demandes de renseignements. Adresses toutes communications simplement comme suit :

LE PRIX COURANT, Montréal.

CALE-SECHE

Montréal et Québec

Une dépêche datée de Québec, vient de faire le tour de la presse Canadienne. Cette dépêche disait en substance que, par suite de la baisse des eaux dans le chenal du St-Laurent, les autorités de la White Star-Dominion avaient décidé que ses navires "Laurentic" et "Mégantic" ne remonteraient pas à Montréal, mais s'arrêteraient à Québec, le restant de la saison de navigation.

Cette dépêche était un pur canard inventé par un naïf, pour ne pas l'appeler autrement, qui aurait volontiers souhaité que son désir se transformât en réalité.

Il n'est pas besoin de rappeler quelle hostilité farouche contre le port de Montréal nourrissent depuis belle lurette nos bons amis les Québécois. S'ils avaient montré autant d'énergie à travailler dans l'intérêt de leur port qu'ils en ont dépensé à dénigrer celui de Montréal, la vieille cité de Champlain serait, sans nul doute, autrement grande et prospère qu'elle ne l'est devenue.

Il n'y a évidemment aucun lien entre la dépêche ci-dessus et un article paru dans "La Semaine Commerciale" du 4 juin. Cet article que nous n'avions pas cru devoir relever est intitulé "La Cale-Sèche". Nous le livrons aux méditations de nos lecteurs. Il est un excellent exemple des idées que certaines personnes de Québec professent sur Montréal :

"Il y a quelque temps, une délégation de la Commission du havre de Québec allait faire auprès de Sir Wilfrid Laurier, à Ottawa, de nouvelles et pressantes démarches pour obtenir du gouvernement la construction d'une nouvelle cale-sèche dans le port de Québec. Cette délégation était accompagnée de représentants de la "Shipping Federation", de Montréal.

"La Shipping Fédération favorisait alors la construction immédiate d'un nouveau bassin de raloub pour la réparation des grands vaisseaux océaniques venant d'outre-mer. Elle en reconnaissait l'urgence, le besoin pressant dans l'inté-

rêt de la réputation du fleuve St-Laurent, à l'étranger, et la "Shipping Federation" était en outre d'avis que la construction de cette nouvelle cale-sèche moderne, avec les dimensions requises, devait être faite dans le port de Québec. Cependant, elle voulait aussi une cale-sèche flottante dans le port de Montréal pour la réparation en particulier des vaisseaux avariés provenant des grands lacs. Tout en étant bien disposée à seconder les nouveaux efforts de la Commission du havre de Québec, elle voulait tout de même, en retour de son concours, s'assurer les sympathies des délégués de Québec pour l'exécution de son projet de bassin de carénage flottant pour le port de Montréal.

"Voici alors ce qui avait été convenu de part et d'autre. On allait prendre les mesures nécessaires avec l'aide du gouvernement pour s'assurer la construction ou l'achat d'un bassin flottant à l'étranger qui serait placé dans le port de Québec, en attendant la construction de la nouvelle cale-sèche, dont les travaux devaient nécessairement durer entre trois et cinq ans; mais il était entendu qu'après la construction de cette cale-sèche permanente dans le port de Québec, le bassin flottant était mis gratuitement à la disposition de la commission du havre de Montréal.

"Nos commissaires du havre ne paraissent pas avoir été plus loin dans leurs démarches, depuis ce temps-là. Mais à Montréal on paraît avoir fait tout le contraire, on a marché de l'avant. Il n'est plus question maintenant de la construction d'un bassin flottant dans le port de Québec, en attendant la construction de l'autre, mais on paraît avoir bel et bien décidé, avec l'aide de capitalistes étrangers, dont le président des commissaires de Montréal s'est assuré l'aide à son dernier voyage à Londres, de construire dans le port de Montréal un immense bassin, flottant au coût d'un million et demi de dollars, dont l'intérêt au taux de 3 1-2% serait garanti par le gouvernement conformément à une loi spéciale adoptée à l'avant dernière session.

"Est-ce que nos Commissaires du Havre ne devraient pas intervenir dans les circonstances, et représenter au gouvernement que Montréal dans cette circonstance-ci, comme toujours, manque à sa parole donnée.

"Cette garantie d'intérêt au taux de 3 1-2 pour cent sur un capital d'un million et demi pour la construction d'un bassin de carénage flottant ne devrait être consentie par le gouvernement, dans

les circonstances, que pour la construction d'une cale-sèche flottante temporaire dans le port de Québec, en attendant la construction du nouveau bassin de raloub, comme il en avait été convenu à Ottawa l'automne dernier, entre les représentants de la Commission du Havre de Québec et les délégués de la Shipping Federation. Il s'agit ici d'une question de la plus haute importance pour le port de Québec et la navigation du fleuve, et la Commission du Havre de même que la Chambre de Commerce devraient voir à faire de nouveau de fortes représentations aux autorités fédérales et réagir entre l'audace et les sottises prétentions de Montréal. Il s'agit de voir à ce que le gouvernement fédéral dans les circonstances ne seconde pas de ses deniers le projet de Montréal. La construction d'une cale-sèche flottante dans le port de Montréal est d'importance et d'utilité absolument secondaires, relativement à la construction d'une cale-sèche dans le port de Québec."

Nous ignorons absolument les conventions qui ont pu intervenir entre les Commissaires du port de Québec et les membres de la "Shipping Federation" de Montréal. Mais notre confrère, même si ce qu'il raconte est vrai, sait parfaitement bien que la "Shipping Federation" n'est pas Montréal et qu'elle n'a aucun titre à traiter des questions qui concernent l'aménagement du port de Montréal et encore moins à traiter au nom de Montréal avec les Commissaires du port de Québec.

La "Shipping Federation" a pu exposer ses vues aux Commissaires du port de Québec, comme elle les expose aux Commissaires de Montréal, mais ses membres, nous le répétons, n'ont pu s'arroger des pouvoirs qu'ils n'ont pas et que personne ne leur a délégués.

Ce qui est exact, c'est qu'à Montréal, comme le dit notre confrère, on a marché de l'avant. Nous avons l'heur d'avoir des Commissaires qui ont pris très au sérieux leurs devoirs et leurs fonctions, des Commissaires qui sont renseignés sur les besoins de notre port et procèdent avec méthode aux travaux qui feront du port de Montréal un port mo-