

LA CONCURRENCE AUX COMBINES DE TRANSPORT

Un comité de membres de la Chambre des Communes d'Angleterre a été nommé pour faire une enquête au sujet des subsides à la navigation. L'Angleterre qui détient l'empire des mers, grâce à sa puissante marine marchande et au nombre respectable de ses navires de guerre, voit cet empire menacé par les combines américaines et cherche les moyens de le conserver. Vaut-elle, comme d'autres nations, accorder des subsides à sa marine marchande ou cherchera-t-elle ailleurs la solution du problème qui se pose devant elle depuis que le syndicat Morgan est devenu une menace pour la marine marchande anglaise, comme pour celle des autres nations? C'est l'étude à laquelle se livre actuellement un comité spécial de la Chambre des Communes d'Angleterre.

Notre concitoyen, le Sénateur G. A. Drummond, actuellement à Londres, a été appelé devant ce comité. Il a fait observer que les Combines américaines de compagnies maritimes étaient en réalité contrôlées par les grandes lignes de chemin de fer américains dont les navires ne seraient que le prolongement et que l'établissement de nouvelles lignes en concurrence avec celles des combines américaines n'aurait pas chance de succès.

En effet, soit pour les marchandises, soit pour les passagers, les compagnies de chemins de fer délivreraient aisément des connaissements ou des billets de passage du point de départ sur la voie ferrée au point de débarquement à des conditions telles que les lignes nouvelles concurrentes ne pourraient longtemps subsister; elles n'obtiendraient que peu ou pas de fret et peu ou pas de passagers.

Il ne s'agirait donc pas d'entrer en lutte ouverte avec les puissantes combines sur leur propre terrain. Selon le Sénateur G. A. Drummond, et nous partageons absolument sa manière de voir, c'est ailleurs qu'il faudrait combattre les combines américaines de navigation; là, où leur action ne pourrait se faire sentir. Il croit que le seul espoir d'échapper au contrôle des dites combines américaines réside au Canada. Aussi, se fait-il l'avocat d'un service rapide, absolument moderne, au moyen de navires filant 22 noeuds, entre la Grande-Bretagne et Halifax, au lieu de New-York. Il demande que cette ligne reçoive des subventions annuelles au montant de £300,000 à £400,000 pendant une période de dix ans, et dont la Grande-Bretagne et le Canada paierait chacun la moitié. Il pense

qu'après ce délai de dix ans, la ligne pourrait se suffire à elle-même.

Ce projet est absolument réalisable et le serait d'autant plus si nos grandes compagnies de chemins de fer, ou l'une d'elles à l'instar des combines américaines, faisaient de la ligne océanique le prolongement de son réseau de voies ferrées. Nous avons une compagnie de chemins de fer qui traverse le Canada d'un Océan à l'autre et se raccorde en plusieurs points avec des chemins de fer pénétrant dans les différentes parties des Etats-Unis; une autre compagnie va en plein coeur des Etats-Unis, à Chicago. Toutes deux peuvent parfaitement diriger le fret et les voyageurs américains directement au port d'embarquement. Comme la voie de mer, pour se rendre en Angleterre, est plus courte de St Jean ou de Halifax que de New-York et que ce que redoutent le plus les voyageurs, c'est la longueur et la durée de la traversée, il ne fait aucun doute que la route canadienne offrirait aux voyageurs un avantage que ne peut leur donner la route américaine.

Et si, au lieu d'un service de 22 noeuds proposé par l'hon. G. A. Drummond, la proposition de l'Amiral Beresford de construire des navires filant 24 noeuds prévalait, les chances de la future ligne augmenteraient sensiblement.

Pour les voyageurs, la route canadienne aurait certainement la préférence; il ne peut exister aucun doute à ce sujet.

En ce qui concerne le fret, dans l'état actuel, il ne faut pas trop compter qu'il alimentera de manière rémunératrice le service d'une ligne rapide. Dans un avenir prochain, alors que tous les travaux en cours d'exécution seront plus avancés, par nos canaux et notre grand fleuve, le fret de l'ouest se rendra au port d'embarquement à des prix de bon marché tels que la concurrence canadienne se fera sentir dans l'ouest américain.

Le Canada n'a point à craindre les combines américaines de transport et si l'Angleterre veut n'avoir rien à en redouter, elle n'a qu'à faire une partie des efforts que le Canada s'est imposés et s'imposera encore pour rester maître de son trafic.

Directory de St-Hyacinthe, St-Jean, Sorel

Nous accusons réception du Directory de St Hyacinthe, St Jean P. Q. et Sorel, un fort volume d'environ 400 pages, compilé avec soin et contenant en plus des renseignements commerciaux ordinaires, quelques notes d'un grand intérêt sur ces trois places. Ce volume dont le commerce comprend la grande utilité, ne coûte que \$1.00. Il est en vente à la librairie Granger, Frères, rue Notre Dame à Montréal et chez M. Camille Lussier P. O. B. 178, St Hyacinthe, P. Q.

ACTE DES COMPAGNIES

(Suite et fin.)

FORMULE C.

Article 10.

Avis est donné au public qu'en vertu de l'Acte des Compagnies, 1902, il a été délivré, sous le sceau du Secrétaire d'Etat, des lettres patentes, en date du

jour de ,
constituant en corporation (mentionner ici les noms, l'adresse et la profession de chaque associé nommé dans les lettres patentes), dans le but de (énoncer ici l'entreprise de la compagnie, telle que désignée dans les lettres patentes), sous le nom de (mentionner ici le nom de la compagnie comme aux lettres patentes), avec un capital total de
piastres, divisé en actions de piastres.

Daté du bureau du Secrétaire d'Etat du Canada ce jour de 190 .
A. B.
Secrétaire.

FORMULE D.

Article 29.

Avis est donné au public qu'en vertu de l'Acte des Compagnies, 1902, il a été délivré, sous le sceau du Secrétaire d'Etat, des lettres patentes supplémentaires, en date du jour de

portant extension de l'entreprise de la compagnie , à (indiquer ici les nouveaux objets mentionnés dans les lettres patentes supplémentaires).

Daté du bureau du Secrétaire du Canada, ce jour de 19 .
A. B.
Secrétaire.

FORMULE E.

Article 45.

Avis est donné au public qu'en vertu de l'Acte des Compagnies, 1902, il a été délivré, sous le sceau du Secrétaire d'Etat, des lettres patentes supplémentaires, en date du jour de

, portant augmentation (ou réduction, selon le cas,) du capital total de (exprimer ici le nom de la compagnie), de piastres à piastres.

Daté du bureau du Secrétaire d'Etat du Canada, ce jour de 190 :
A. B.
Secrétaire.