

coles étaient vendus tous les jours sur les quais, en contravention des règlements qui défendent la vente de ces produits ailleurs que sur les marchés ou dans des magasins payant taxe d'affaires. Sur le coup, la commission des marchés promet de faire respecter les règlements; mais, dès le lundi suivant, les fromagers qui ont l'habitude de vendre leur fromage au quai, s'adressèrent à leur tour au maire qui, vu la saison avancée, promet qu'on laisserait les choses en l'état pour cet automne et qu'on tâcherait de trouver, d'ici à la nouvelle saison de navigation, le moyen de faire respecter les règlements sans commettre d'injustice envers personne.

Il est tout à fait naturel que le commerce régulier, dont les charges sont très lourdes, cherche à se protéger contre des concurrents qui ne paient ni taxe ni loyer, n'ont pas de frais généraux et ne dépensent presque rien en ville. D'un autre côté, il est impossible aux fromagers et autres vendeurs de transporter leurs produits sur le marché pour les vendre. Les y forcer, ce serait prohiber complètement leur commerce. Si l'on n'en veut pas arriver là, il n'y a plus qu'une chose à faire, les traiter comme des colporteurs et leur faire payer une licence annuelle.

The Assets Company Une compagnie vient de s'organiser sous le nom de "THE ASSETS COMPANY" avec un capital de \$200,000, pour acheter tous les fonds de faillites qui seront offerts en vente, et les revendre ensuite par lots aux enchères. Nos lecteurs, qui se rappellent sans doute les articles que nous avons écrits sur ce sujet, ne s'étonneront point de nous voir accueillir avec plaisir cette compagnie dont le rôle, en facilitant la liquidation des affaires des faillis et en empêchant que les fonds de faillites soient détaillés à sacrifice sur place, sera d'un double avantage au commerce. Nous souhaitons donc le meilleur succès à ses organisateurs; et nous nous joignons à eux pour prier nos chambres de commerce de leur accorder leur puissant concours.

The Consumers Gas Co. Pendant que la ville de la Côte St-Antoine prend de vigoureuses mesures pour empêcher la fusion de la Consumers Gas Co. avec la compagnie du Gaz de Montréal, la municipalité la plus intéressée, la cité de Montréal se contente de regarder faire et d'attendre une opinion—qui n'a peut

être pas été demandée—de ses avocats. On se demande pourquoi le conseil de ville n'agit pas plus promptement. La réponse pourrait peut-être se laisser deviner, si l'on se rappelait que l'époque à laquelle le contrat entre la cité et la compagnie du Gaz doit se terminer, arrive en 1895 et que, faute de dénonciation du contrat à cette époque par la cité, il sera renouvelé de droit pour dix ans.

C'est parcequ'une installation de distribution de gaz ne peut se faire en quelques mois, que la cité avait, l'année dernière, demandé des soumissions, puis accordé à la Consumers Gas Co, un contrat dont l'exécution devait commencer en 1895. Plus on attend et plus il devient évident qu'il sera impossible à une nouvelle compagnie de se mettre en mesure de fournir l'éclairage public à l'expiration du contrat de la compagnie du gaz. Chaque jour gagné est donc en faveur de la compagnie, qui a peut-être fait le nécessaire pour obtenir ces délais, par une distribution judicieuse de ses nouvelles actions.

Une action en annulation de la charte de la Consumers Gas Co, aurait peut-être l'effet de forcer cette dernière à résilier la vente de son installation et à chercher plutôt à se procurer le capital qu'elle prétend lui manquer pour continuer ses travaux. Du reste, il est remarquable que des capitaux canadiens et américains s'offrent maintenant pour cela. Espérons donc que nous pourrions échapper au monopole du gaz à \$1.30 qui nous menace; mais, aidons-nous, en pressant le conseil de ville de Montréal de prendre vigoureusement la défense des citoyens.

Chambres de Commerce rurales Nous voyons avec le plus grand plaisir que l'on commence à s'agiter à la campagne, pour former des chambres de commerce de district. Dans plusieurs districts, ces institutions existent déjà, mais à l'état léthargique; on n'entendait plus parler d'elles depuis si longtemps que les membres eux-mêmes en avaient oublié l'existence. Voici cependant que l'on se remue maintenant à Joliette et à St Jean pour réveiller les chambres de commerce de ces deux villes de leur longue léthargie. Allons, tant mieux.

L'occasion, d'ailleurs, est tout à fait opportune. Le commerce, comme corps, est intéressé aujourd'hui dans plusieurs questions dont la solution affectera sérieusement ses in-

térêts: la prochaine discussion à Ottawa de la loi de faillite; la législation provinciale imposant des taxes sur le commerce; le colportage juif ou chrétien; etc.

UNE LIGNE PEU RAPIDE

Les MM. Allan font une guerre intéressée au projet de l'établissement d'une ligne rapide entre le Canada et l'Angleterre, et voilà que les arguments, qu'ils ont employés contre une mesure de progrès nécessaire, viennent se retourner contre eux; nous n'en voulons pour preuve que la dernière traversée du "Sardinian" de la ligne Allan, parti de Montréal le 22 septembre et arrivé à Liverpool le mercredi 3 octobre, après une pénible traversée de onze jours.

Comme argument principal contre l'établissement d'une ligne rapide, MM. Allan prétendent que, dans le golfe du St-Laurent, il faut abandonner les grandes vitesses à cause des dangers sans nombre qu'elles peuvent occasionner.

Or, si nous examinons jour par jour, le chemin parcouru par le "Sardinian" pendant sa dernière traversée, nous verrons que c'est pendant le trajet du golfe que les plus grandes vitesses ont été atteintes.

En effet nous trouvons, au départ de Québec:

24 septembre—parcours	340 milles.
25 " "	301 " "
26 " "	295 " "
27 " "	295 " "
28 " "	247 " "
29 " "	244 " "
30 " "	216 " "
1er octobre	205 " "
2 " "	310 " "
3 " "	193 " "

Il est facile de se rendre compte, d'après ce tableau, que plus la vitesse est décroissante et plus aussi on est éloigné du golfe, plus on est en pleine mer.

La traversée, il est vrai, a été contrariée par le vent et par la lame; mais un vapeur rapide n'aurait pas été ballotté aussi facilement, surtout quand on songe que les lignes rapides doivent employer des navires d'un plus fort tonnage que ceux généralement mis en service par la ligne Allan.

Les nécessités du commerce et le confort des voyageurs exigent impérieusement un service plus rapide entre le Canada et l'Angleterre.

La ligne Allan, subventionnée par