

Commerce, Finance, Industrie

VOL. XXXIV

VENDREDI, 29 AOUT 1902

No 9

LE PRIX COURANT

REVUE HEBDOMADAIRE

Publié par LA COMPAGNIE DE PUBLICATIONS COMMERCIALES (*The Trades Publishing Co.*), au No 25 rue St-Gabriel, Montréal.

Téléphone Bell - Main 2547
Boîte de Poste - - - 917

PRIX DE L'ABONNEMENT :

Montréal et Banlieue - \$2.00
Canada et Etats-Unis - 1.50
Union Postale - - frs. 15.00

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 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.

Adresser toutes communications simplement comme suit :

Le Prix Courant, Montréal.

LA LIGNE RAPIDE

La ligne rapide est plus que jamais à l'ordre du jour. Le Board of Trade, auquel se sont adjoints la Chambre de Commerce et nombre d'hommes d'affaires, se sont réunis cette semaine pour discuter cette question.

L'avis de tous est que cette ligne doit être établie; il y a quelques années on n'aurait pu obtenir l'adhésion unanime des commerçants et des industriels. Peu en voyaient l'utilité possible et beaucoup se refusaient à croire que le gouvernement était disposé à subventionner une ligne de navires qui ne transporterait ni passagers ni marchandises en assez grande quantité pour compléter les recettes nécessaires à l'existence d'une ligne rapide.

Le monde commercial n'a nullement été ému quand il a appris la nouvelle que les anciens soumissionnaires qui formaient la compagnie Petersen n'avaient pu réussir à faire souscrire le capital nécessaire à la construction des navires.

Un grand revirement d'opinion s'est produit depuis peu, depuis très peu de temps même. On cherche maintenant toutes les bonnes raisons qui militent en faveur d'un service rapide par navires et on en trouve; il est cependant à peu près certain que sans la concentration des lignes de navigation opérée par le syndicat Morgan, la question de la ligne canadienne rapide aurait pu rester indifférente longtemps encore aux armateurs canadiens, aux compagnies de chemins de fer canadiens et au commerce canadien en général qui, aujourd'hui la discutent et la veulent résoudre.

Que la ligne rapide subventionnée fasse merveille, même avec la subvention généreuse que les deux gouvernements canadien et anglais lui paieront, la chose est douteuse, mais si la subvention lui permet de subsister elle ne sera pas dépensée en pure perte, car la dite ligne aura une utilité réelle, plutôt indirecte que directe pour notre pays.

Le syndicat Morgan faisant, comme nous l'avions dit précédemment, de ses lignes de bateaux le prolongement des voies ferrées dont il a le contrôle deve-

nait une menace pour les intérêts canadiens.

Nos lignes de vapeurs transatlantiques et nos voies ferrées seront-elles à la merci d'un groupe de financiers étrangers qui tentent de monopoliser le transport du nord de l'Amérique en Europe et vice-versa? Pouvons-nous réagir et conserver le transport de nos propres passagers ainsi que de nos propres marchandises par nos voies et nos moyens? Mieux encore, pouvons-nous obtenir du transport de nos voisins, en un mot renverser les cartes ou tout au moins leur reprendre le transport canadien qui nous échappe par les ports américains.

On sait, en effet, que la plus grande partie des Canadiens se rendant en Europe empruntent les paquebots partant de New-York, et que New-York, Boston et Portland nous enlèvent le fret de quantités de marchandises qui pourraient et devraient être exportées de nos propres ports par nos propres navires.

Cet état de choses intolérable pour tout homme soucieux de l'avenir et de la prospérité du pays ne pouvait qu'empirer si on laissait faire sans résistance le syndicat Morgan. Cette perspective peu rassurante a ému le monde commercial comme le gouvernement et on s'est rattaché à l'idée de la ligne rapide comme à une planche de salut possible, ou tout au moins comme un palliatif.

Nous avons dit plus haut que la création d'une ligne rapide aurait d'heureux résultats pour le Canada, si elle n'enrichissait pas ses actionnaires. Elle fera connaître notre pays; la ligne rapide lui servira de publicité; grâce à elle on saura partout qu'elle est la ligne la plus courte de l'Europe à l'Amérique du Nord; que le Canada, assez entreprenant pour lutter avec les Etats-Unis dans la vitesse des navires, n'est pas, comme on le croit trop encore, un pays arriéré et que, bien au contraire, il a la noble ambition d'entrer en concurrence avec les contrées les plus avancées dans la voie du progrès.

La mise en état de nos canaux pour déverser dans nos ports au meilleur marché possible les produits de l'extrême-ouest canadien; l'outillage perfectionné de ces mêmes ports, le creusage du fleuve, un