

# Commerce, Finance, Industrie

VOL. XXXIV

VENDREDI, 22 AOUT 1902

No 8

## 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 États-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 dûe **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

Maintenant que le trust des compagnies de navigation est une menace pour le Canada, il n'est plus personne chez nous qui doive et puisse mettre en doute la nécessité de la création d'une ligne rapide de grands steamers entre un port de la Grande-Bretagne et un port canadien.

On ne discute plus que le port canadien qui devra être le port d'attache de nos lévriers de la mer. Chacun, cela va sans dire, prêche pour son saint. Halifax, Sydney, Québec et Montréal luttent à qui mieux mieux pour décrocher la timbale.

Pour nous, nous écarterons d'emblée Halifax et Sydney comme point terminus pendant la saison de navigation sur le St-Laurent.

Ce n'est ni Halifax, ni Sydney, ni les Provinces Maritimes peu peuplées, peu développées, qui peuvent alimenter de passagers et de fret profitable une ligne rapide comme celle projetée. Si la distance de ces ports à la Grande-Bretagne est plus courte que celle de Québec et de Montréal, cet avantage est contrebalancé par le parcours en chemin de fer qu'auront à faire passagers et marchandises pour atteindre Halifax et Sydney. parcours long et dispendieux et peu agréable pour les voyageurs, nécessitant des transbordements et une perte de temps pour les passagers venant de l'Ouest.

Il ne faut pas perdre de vue que le voyage sur le fleuve et dans le golfe sur navires confortables est plus agréable à tous les points de vue que le trajet sur les voies ferrées des Provinces Maritimes et qu'il ne demandera guère plus de temps avec la vitesse des navires de la ligne projetée.

Le voyage terrestre pour atteindre le port d'embarquement n'est en faveur ni de Sydney, ni de Halifax, c'est un point qui sera admis sans conteste par tous, en dehors des Provinces Maritimes. Montréal et Québec, sous ce rapport l'emportent de beaucoup.

Comme stations d'hiver, il ne saurait être question de ces deux derniers ports, mais comme ports d'été ils offrent des a-

vantages incomparables sur Sydney et Halifax. Marchandises et passagers arrivent, pour ainsi dire au coeur du Canada et en partent au lieu de se rendre au point le plus éloigné du lieu de distribution à l'arrivée et d'embarquement au départ.

Le voyageur, le fait est indubitable, aime les trajets les moins longs, toutes autres circonstances égales, il prendra toujours la voie la plus rapide; on peut en dire autant des marchandises que l'expéditeur enverra toujours par la voie la moins longue. Mais la question d'argent compte pour le voyageur comme pour l'expéditeur et la question du confort est pour beaucoup dans le choix de la ligne qu'adopte le voyageur.

Sous le point de vue du confort, il préférera la voie de Montréal ou Québec à celle de Sydney et Halifax, car aucun des voyageurs venant de l'Ouest de ces points ne se souciera d'emprunter les voies ferrées qui aboutissent à Sydney ou à Halifax, il est certain de trouver à bord des vapeurs plus de confort que les voies ferrées ne pourront lui en offrir avec la meilleure volonté des compagnies de chemin de fer.

Quant à la question du prix du transport, logiquement le coût sera plus élevé pour les passagers, comme pour les marchandises, si le port d'attache est Sydney ou Halifax que s'il est Québec ou Montréal et Montréal offrira une économie sur Québec.

Sous ce rapport donc, Montréal l'emporterait même sur Québec.

Et Montréal qui est le point terminus de la navigation des navires océaniques sur le Saint-Laurent devrait être également le point terminus de la ligne rapide puisque son port est le point où se centralisent les importations et les exportations par les voies ferrées et les voies fluviales.

Tout semblerait plaider en faveur du port Montréal comme point terminus de la ligne rapide en été.

On soulève toutefois des objections.

Montréal ne serait pas accessible par suite des courbes du chenal à des navires d'assez fortes dimensions pour faire concurrence aux navires à grande vites-