

LE PRIX COURANT

Revue Hebdomadaire

COMMERCE, FINANCE, INDUSTRIE, PROPRIÉTÉ FONCIÈRE, ASSURANCE

Publié par LA COMPAGNIE DE PUBLICATIONS COMMERCIALES, (THE TRADES PUBLISHING CO'Y), 25 rue St-Gabriel, Montréal, Téléphone Main 2517, Boîte de Poste 917. Abonnement : Montréal et Banlieue, \$2.00; Canada et Etats-Unis, \$1.50; France et Union Postale, 15 francs. L'abonnement est considéré comme renouvelé, à moins d'avis contraire au moins 15 jours avant l'expiration, et ne cessera que sur un avis par écrit adressé au bureau même du journal. Il n'est pas donné suite à un ordre de discontinuer tant que les arrérages et l'année en cours ne sont pas payés.

Adresser toutes communications simplement comme suit : LE PRIX COURANT, MONTRÉAL, CAN.

VOL. XXXI

VENDREDI, 22 MARS 1901

No 12

LES NAVIRES EN ACIER

CHANTIERS DE CONSTRUCTION AU CANADA

La construction maritime avait atteint autrefois un certain développement. On construisait alors en bois, mais depuis que la marine marchande, suivant l'exemple de la marine militaire, a exigé des navires en fer et en acier, l'industrie de la construction maritime a perdu chez nous, toute ou presque toute son importance.

Il est aujourd'hui question de la ressusciter. La création récente dans les Provinces Maritimes de grandes usines pour la production de l'acier doit amener à bref délai la formation d'une compagnie pour l'établissement de vastes chantiers pour la construction de navires en acier.

C'est ce qui ressort des déclarations faites à Montréal par les directeurs provisoires de la compagnie en formation pour la construction des navires.

Si nous en croyons l'un des promoteurs de l'entreprise, M. Harry Harding, la future compagnie aurait un capital de \$3,000,000; les chantiers seraient établis soit à Halifax soit à St Jean, selon l'appui qu'on trouverait dans ces deux villes maritimes et peut-être dans un avenir rapproché, serait-il nécessaire d'avoir des chantiers à Halifax, St Jean et Sydney.

Les promoteurs veulent des chantiers modernes. L'un d'eux, M. J. H. Thomson, l'un des associés de la Wm Thomson & Co, constructeurs, déclare avoir construit neuf steamers de la Battle Line et qu'il en aura douze autres à flot dans les prochains douze mois, chacun de ces navires représente \$200,000 et, pour être plus exact, environ \$3,000,000 pour l'ensemble et sur cette somme il y a 95 p. c. d'argent canadien. Il a fallu construire ces navires à la Clyde. Si des chantiers étaient construits au Canada, nous pour-

riens, ajoute M. Thomson, donner la préférence à notre pays pour tous nos travaux dont le volume croît rapidement.

A la Clyde, le travail est généralement lent; il faut un an environ de la date du contrat pour obtenir le lancement du navire. M. Thomson calcule qu'on pourrait dans les chantiers projetés entreprendre la construction de cinq vapeurs et livrer le premier au bout de 6 mois et demi.

Il ne fait aucun doute que l'industrie canadienne pourrait rivaliser dans la construction maritime avec les autres chantiers étrangers. La main-d'œuvre est à bon marché dans les Provinces maritimes, les fonderies de Sydney fourniront l'acier à des prix très bas, aussi bas qu'il est possible de l'obtenir partout ailleurs et comme la question de délais de livraison est une grosse question, il est certain d'après ce qui a été dit plus haut, que les commandes ne manqueraient pas aux chantiers projetés.

Espérons que le projet aboutira et que bientôt à ses industries déjà existantes, le Canada ajoutera celle de la construction des navires en acier.

LE PORT DE MONTREAL

Droits de Quayage

Le droit de quayage sur les grains était, l'an dernier, pour le port de Montréal, de six centins la tonne; samedi dernier, la Commission du port réduisait ce droit à quatre centins et elle l'a baissé d'un centin mardi, le mettant à trois centins la tonne, à la suite d'une démarche de délégués de l'Association de la Bourse aux Grains.

Les délégués demandaient l'abolition pure et simple de tout droit de quayage prétendant que le grain expédié de notre port ne faisait pas usage des quais, ce qui est l'absolue vérité et que la marge de profit est

si minime dans le commerce des grains, ce qui est tout aussi vrai, c'était imposer un fardeau sur le commerce des grains que de faire peser sur lui des droits de quayage.

Il serait désirable, en vérité, que des droits de quayage ne soient pas imposés au commerce d'exportation des grains, mais la Commission du Port a des charges auxquelles il lui faut satisfaire; elle a reçu des avances du Gouvernement fédéral et elle en doit payer les intérêts sur ses revenus.

A moins que le gouvernement consente à décharger la Commission du Port du paiement des intérêts sur ses avances, il est fort douteux qu'elle consente à la suppression totale du droit de quayage sur les grains.

Deux moyens ont été proposés pour arriver à ce résultat et, à notre avis, ils ne nous paraissent satisfaisants ni l'un ni l'autre.

Le Maire de Montréal qui, de droit fait partie de la Commission du Port vient nous dire: "Nous pouvons y arriver en ne payant pas l'intérêt au Gouvernement sur ses avances; laissons le gouvernement nous poursuivre. Il n'use pas de rigueur envers les autres. Légalement nous ne pouvons refuser le paiement de l'intérêt pas plus que les autres ports ne le peuvent, mais le Gouvernement ne les force pas. Québec doit au Gouvernement plus de \$1,000,000."

Ce n'est pas une solution, car, en fin de compte, si le gouvernement se rebiffait et poursuivait la commission en remboursement d'intérêts, la commission serait condamnée à payer et devrait payer alors qu'elle aurait négligé d'encaisser une partie du revenu grâce auquel elle a pu jusqu'à présent faire face à ses engagements envers le gouvernement.

Le second moyen indiqué pour arriver à supprimer le droit de quayage sur les grains est, selon M. Hodgson, la vraie solution de