

LE PRIX COURANT

(THE PRICE CURRENT)
REVUE HEBDOMADAIRE

Commerce, Finance, Industrie, Assurance, Propriété Immobilière, Etc.

EDITEURS :

LA COMPAGNIE DE PUBLICATIONS COMMERCIALES
(The Trades Publishing Co.)

25, Rue Saint-Gabriel, - MONTREAL
TELEPHONE BELL MAIN 2547

ABONNEMENT	MONTREAL ET BANLIEUE - \$2.50	PAR AN.
	CANADA ET ETATS-UNIS - 2.00	
	UNION POSTALE - - - - - FRS 20.00	

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 de 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'acceptons 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. Adressez toutes communications simplement comme suit :

LE PRIX COURANT, Montréal.

LA COUR D'AMIRAUTE

Pour une raison d'économie plus que pour toute autre cause, le Ministre de la Justice voudrait, prétend-on, abolir la Cour d'Amirauté, et faire remplir le rôle de ce tribunal par la Cour Supérieure.

Nous osons espérer qu'en présence de l'opposition manifestée à l'égard de l'abolition de la Cour d'Amirauté par la Fédération des Armateurs, la Chambre de Commerce, le Barreau du district de Québec, le Barreau de Montréal et d'autres intéressés, le Ministre ne donnera pas suite au projet qu'on lui prête.

On se plaint déjà, non sans raison, que la Cour Supérieure est surchargée de causes et que les justiciables souffrent de cet état de choses. Est-il sage dans de telles conditions d'étendre ses attributions, est-ce même prudent?

La Cour d'Amirauté a une juridiction toute spéciale, elle a à connaître de litiges particuliers qui demandent des juges ayant des connaissances spéciales, les experts pour ainsi dire, en matière de législation maritime. Nous avons déjà parlé, notamment à propos des tribunaux de commerce que, comme un grand nombre de commerçants, nous voudrions voir créer, des avantages de tribunaux appropriés aux litiges dont ils ont à connaître. La Cour d'Amirauté a été établie précisément dans cet esprit de faire juger par des juges expérimentés et compétents dans les matières du ressort de cette Cour. Ce serait donc faire un pas en arrière que d'abolir la Cour d'Amirauté.

A un autre point de vue, sa suppression aurait pour effet d'apporter des retards dans la solution des litiges que tranche aujourd'hui cette Cour et on sait combien il est important que ces litiges soient rapidement adjugés.

Avec le développement de notre commerce extérieur nous pouvons espérer le développement parallèle de notre marine marchande. Le gouvernement, par les

subsidies qu'il a accordés et se propose d'accorder encore à de nouvelles lignes de navigation, aide à ce développement. Or, il est incontestable qu'avec un plus grand nombre de lignes et de bâtiments, le nombre des litiges pourra augmenter et, dans ces circonstances, nous croyons que la raison d'économie doit disparaître devant les services que rend et rendra la Cour d'Amirauté.

LES RETARDS DES LIVRAISONS

Le commerce de gros reçoit actuellement un grand nombre de plaintes relativement aux livraisons en retard de marchandises dont les destinataires ont depuis longtemps reçu les factures.

Il est, en effet, des marchandises expédiées de Montréal dès le 4 de ce mois que n'ont pas encore reçues les destinataires. Les plaintes des marchands proviennent surtout des localités situées à l'Ouest de Toronto, mais on en reçoit également de localités situées à l'Est de la même ville et aussi de la province de Québec, mais en moins grand nombre.

Les Compagnies de chemins de fer ont cependant déblayé leurs voies assez rapidement après les dernières tempêtes de neige, de sorte que des retards de livraison aussi prolongés et aussi nombreux ne s'expliquent guère. On comprendrait encore, dans une période d'activité des affaires, qu'il soit difficile, après un embarras momentané des voies ferrées, de reprendre le courant régulier des transports et des livraisons, mais nous sommes en morte-saison et on sait qu'une partie du matériel des chemins de fer reste sans emploi.

Les destinataires devraient présenter leurs réclamations aux agents des Compagnies de chemins de fer. Les plaintes qu'ils adressent à leurs fournisseurs prennent la mauvaise direction, comme nous l'avons déjà expliqué et même tout récemment encore.

LES BARRIERES DE PEAGE ET LES BONS CHEMINS

Les barrières de péage dans l'île de Montréal et partout ailleurs où elles peuvent exister sont un vestige du passé qui pèse lourdement sur les cultivateurs du voisinage où elles existent. Ceux qui fréquentent journellement les routes sur lesquelles sont situées ces barrières paient annuellement un lourd impôt. Cet impôt leur paraît peut-être moins onéreux parce qu'il est acquitté par petites sommes, mais le total au bout de l'année n'en est pas moins gros.

La perte de temps qui résulte de l'arrêt pour ainsi dire obligatoire à la barrière est également un sujet de plainte justifié pour le cultivateur.

Il serait donc utile, nécessaire même de faire disparaître ces barrières de péages qui sont une véritable entrave à la circulation et rendre la route libre à tous.

Mais cette liberté de circulation ne peut s'obtenir à moins d'indemniser les commissions privées qui ont créé les routes. Il y a là une question à étudier, car il ne saurait être question d'exproprier purement et simplement les constructeurs des chemins.

Nous sommes persuadés qu'il en coûterait moins aux cultivateurs d'entretenir eux-mêmes les chemins en bon état que de payer le passage des barrières. Les localités qui souffrent de l'état de choses actuel supporteraient sans doute volontiers une taxe pour l'abolition des barrières.

Dans ce cas, rien n'empêcherait le gouvernement provincial d'exproprier, moyennant indemnité, les compagnies à barrières et de faire les avances nécessaires au nom des municipalités libérées.

Le gouvernement fédéral, détenteur des obligations de la commission, a déclaré être prêt à entendre favorablement les propositions que voudrait bien lui faire à ce sujet le gouvernement provincial; ce serait un grand pas fait dans la bonne voie.