

LE PRIX COURANT

REVUE HEBDOMADAIRE

Du Commerce, de la Finance, de l'Industrie, de la Propriété foncière et des Assurances.

BUREAU: No 35, rue St-Jacques, Montréal

ABONNEMENTS:

Montréal, un an ..... \$2.00  
Canada et Etats-Unis ..... 1.50  
France ..... fr. 12.50

Publié par

Société de Publication Commerciale

J. MONIER, Directeur.

F. E. FONTAINE, Gérant.

Téléphone 2602.

MONTRÉAL, 12 AOUT 1892

AVIS.

Nos lecteurs voudront bien excuser le retard du présent numéro, qu'un accident arrivé à la presse de nos imprimeurs nous a empêché d'expédier à la même heure que d'habitude.

Les Taxes Commerciales

Un certain nombre de marchands paraissent être sous l'impression que les taxes imposées sur le commerce et l'industrie seront perçues comme une taxe municipale ou comme une dette ordinaire que, le gouvernement enverra des comptes etc. En référant à la loi, on verra que ce sont des "LICENCES" que les intéressés devront aller eux-mêmes demander au percepteur du Revenu.

Afin que personne ne puisse être pris par surprise, nous avons publié en brochure le texte anglais et français de la loi en question; en se la procurant à nos bureaux ou chez les libraires, moyennant 10 centins on pourra éviter tout mécompte et on connaîtra les formalités à remplir, etc.

La Nouvelle Charte de Montréal

Afin de permettre aux propriétaires de Montréal de se rendre un compte exact des avantages qui leur ont été obtenus par l'Association Immobilière, nous reproduisons ici les clauses de la loi amendement la charte de Montréal, adoptée à la dernière session, qui concernent les expropriations:

32. La section suivante est ajoutée après la section 227 du dit acte:

227a. Toutes les dispositions contenues dans le titre 18 du dit acte, comprenant les sections 213 inclusivement, jusqu'à la section 227 inclusivement, sont amendées en autant qu'il est nécessaire de le faire pour donner plein et entier effet aux dispositions suivantes:

1. La Cité ne pourra recourir à

l'expropriation forcée pour l'ouverture de rues nouvelles, ni pour le prolongement de rues anciennes, que si la majorité en nombre et en valeur des propriétaires intéressés dans ces améliorations l'ont préalablement demandé; et les seuls propriétaires de biens-fonds ayant front ou devant avoir front sur telles rues nouvelles ou sur tel prolongement de rues anciennes, seront considérés comme parties intéressées dans ces améliorations;

2. Chaque fois qu'il y aura eu expropriation forcée, en vertu du paragraphe précédent, de terrains dont plus de la moitié en étendue seront des terrains vacants, la totalité du coût de cette expropriation devra être prélevée, sur les propriétés traversées par telles rues nouvelles ou par tels prolongements de rues anciennes.

Chaque fois que telle expropriation forcée aura eu lieu sur des terrains qui, pour plus d'une moitié de leur étendue totale, sont des terrains occupés par des maisons, magasins ou logements, le coût total de l'expropriation sera payé moitié par la cité et moitié par les propriétaires dont les immeubles sont touchés par ces améliorations;

3. La cité ne pourra recourir à l'expropriation forcée pour opérer l'élargissement ou le redressement d'une rue ancienne que sur la demande de la majorité des propriétaires intéressés; et les propriétés de la rue entière dans tout son parcours seront considérées comme intéressés dans ces travaux. Le coût total de cette expropriation devra être payé moitié par la cité et moitié par les propriétés riveraines de la rue entière;

4. Les propriétés appartenant à la cité, ni celles appartenant au gouvernement fédéral ou au gouvernement provincial ne seront comptées, lorsqu'il s'agira de rechercher si la majorité en nombre ou en valeur des propriétaires intéressés sont favorables ou défavorables à une amélioration quelconque; mais ces propriétés seront considérées comme neutres;

5. Dans le cas où le conseil de ville voudrait faire, dans l'intérêt public, une amélioration qui ne serait pas demandée par la majorité des propriétaires intéressés, tel que pourvu dans les paragraphes 1, 3 et 4 de la présente section, elle aura toujours le pouvoir de la faire en achetant et en expropriant dans leur entier les propriétés dont il faudra utiliser une partie pour telle amélioration, ou en payant le coût total à même les fonds généraux de la cité; mais ce pouvoir ne pourra pas être exercé pour l'ouverture de rues nouvelles sur des terrains dont la plus grande partie est vacante.

Il y a une vigoureuse opposition parmi les exportateurs de blé, courtiers maritimes à imposer des taxes sur les vaisseaux canadiens qui passent par le canal du "Soo" dans le but de forcer le gouvernement canadien à discontinuer de taxer les vaisseaux américains passant par le canal Welland.

NOS CANAUX

Au moment où le gouvernement des Etats-Unis nous accuse de refuser aux navires de ses nationaux le libre usage de notre système de canaux, il sera peut-être intéressant de rechercher combien nous coûtent les canaux qui, du lac Huron à Montréal, permettent aux navires de surmonter les obstacles naturels: chûtes et rapides qui gênent la navigation entre l'Océan et la tête du lac Supérieur.

Prenons d'abord le coût de la construction:

Canal Lachine.....	\$9,152,848 95
" Beauharnois.....	1,611,690 26
" Cornwall.....	3,848,482 97
" Williamsburg.....	2,191,812 52
" Welland.....	23,724,493 46
	\$40,579,328 66

Maintenant, les réparations:

Canal Lachine.....	\$474,737 17
" Beauharnois.....	299,731 56
" Cornwall.....	252,093 99
" Williamsburg.....	164,026 59
" Welland.....	1,722,938 47
	\$2,913,533 78

Calculons maintenant ce que nous ont coûté l'entretien et le personnel employé sur ces canaux:

	Entretien	Personnel
Canal Lachine.....	100,425 51	800,274 96
" Beauharnois.....	141,110 00	377,806 23
" Cornwall.....	58,305 40	317,442 24
" Williamsburg.....	2,690 67	172,298 16
" Welland.....	288,877 10	1,774,812 23
	\$591,408 71	\$3,472,663 82
		591,408 71
		\$4,064,072 53
Ajoutons le coût des levées hydrographiques, études, etc.....		830,755 66
		\$4,894,828 19

Et récapitulons:

Construction.....	\$40,579,328 66
Réparations.....	2,913,533 78
Entretien, personnel, etc.....	4,894,828 19
	\$48,387,690 63

De sorte que nous avons dépensé, jusqu'au 1er juillet 1891, \$48,387,690.63 pour construire, entretenir et exploiter un système de canaux dont les Etats-Unis ont le droit de se servir aux mêmes conditions que nous.

Et sur cette route, de l'Océan à Duluth et Chicago, il n'y a qu'un seul canal appartenant aux Etats-Unis, dont nos bateaux canadiens soient obligés de se servir, c'est celui du Sault Ste-Marie. Et dans quelques années, nous aurons notre propre canal au Sault Ste-Marie, de sorte que nos bateaux pourront aller de Montréal à Duluth et à Port Arthur sans passer par un seul canal américain, tandis que les bateaux américains seront obligés de passer par presque tous les nôtres. Or, nous sommes obligés par traité, de ne pas leur faire payer un seul sou de péage de plus qu'aux nôtres. Et encore ils ne sont pas contents!

Le correspondant du News, à Berlin, dit que plusieurs socialistes influents insistent pour que chaque concession faite à Russie par l'Angleterre au sujet de la réduction des droits sur le grain, soit conditionnelle. La Russie devra retirer une partie de ses troupes de la frontière allemande. Cette puissance devra aussi réduire les droits prohibitifs sur le charbon et le fer.

Les Représailles

Depuis l'ouverture de la campagne présidentielle aux Etats-Unis, le président, qui est en même temps le candidat républicain pour le prochain terme de la présidence, s'est mis à parler de représailles envers le Canada; son parti s'est mis à l'unisson; les démocrates n'osent pas rester en arrière, et, presque chaque jour le congrès prend en considération des moyens énergiques pour nous amener à résipiscence. C'est grave.

Et d'abord, que nous reproche-t-on?

Lors des dernières élections présidentielles, en 1888, il était déjà question d'exercer des représailles contre nous, parceque nous avions voulu empêcher les pêcheurs américains de venir braconner et faire la contrebande dans nos eaux.

Ce grief a disparu avec l'excitation électorale et l'on a accepté, sans trop de façons un *modus vivendi*, qui permet à nos américains de pêcher sur nos côtes en se munissant d'une licence à cet effet.

Aujourd'hui, le prétexte à représailles, c'est que nous aurions établi un taux de péage différentiel sur nos canaux pour les chargements venant directement à Montréal.

Que ces chargements soient portés par des bateaux canadiens ou américains, cela ne fait aucune différence. Mais comme le même taux réduit n'est pas accordé aux chargements qui vont aux ports américains des lacs, le président crie à la "discrimination".

Le traité de Washington dont on se réclame, stipule que les navires des Etats-Unis pourront se servir des canaux canadiens aux mêmes conditions que les navires canadiens. Les Etats-Unis, de leur côté, devront accorder le même privilège sur leurs canaux aux navires canadiens. Seulement, comme une partie de ces canaux appartient aux états où ils sont situés, le gouvernement de Washington s'est engagé à faire tout son possible pour obtenir des états l'ouverture de leurs canaux aux navires canadiens.

A-t-il réellement fait quelque chose pour remplir cet engagement.

On n'en sait trop rien; et d'ailleurs il a fallu une certaine dose de naïveté de la part des diplomates anglais qui nous représentaient dans les négociations, pour prendre cela comme de l'argent comptant. Les diplomates américains savaient bien, eux, que cet engagement ne les engageait à rien, car, aux Etats-Unis, les états sont souverains, et le pouvoir fédéral, qui n'est qu'une délégation des états, ne peut pas intervenir dans la politique intérieure de ces états.

La réduction du taux des péages sur les canaux, ne date que de quelques années; elle a été dictée par le désir de mettre la route de Montréal, en état de soutenir la compétition de la route que New-York allait lui faire par suite de l'abolition de tout péage sur le canal Erié. A ce moment, les Etats-