

**LE PRIX COURANT**

REVUE HEBDOMADAIRE

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

BUREAU: No 99, 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. MORIN, Directeur.

F. E. FONTAINE, Gérant.

3002.  
Fédéral 708.

Les bureaux du PRIX COURANT sont maintenant au No 99, rue St-Jacques, Montréal, coin de la Place d'Armes.

MONTRÉAL, 5-FEVRIER 1902

**Paiements par Chèques**

Nous avons plusieurs fois conseillé à nos lecteurs de faire tous les paiements qui ne peuvent se faire directement, du débiteur au créancier, sans intermédiaire, au moyen de chèques à l'ordre du créancier. Cette pratique assure la régularité de la comptabilité, le compte de banque contrôlant la caisse; elle peut dispenser d'autres pièces justificatives, et enfin elle empêche les intermédiaires de détourner à leur profit l'argent qu'ils sont chargés de remettre.

Mais il est un abus de ce système que nous devons signaler, et dont nous avons eu nous-même assez souvent à souffrir. C'est le paiement par chèques non acceptés sur une banque éloignée de la ville où réside le créancier et où le paiement doit être effectué.

Les banques sont organisées, il est vrai, pour la transmission des fonds et la collection des dettes, mais elles se font payer, naturellement, les services qu'elles rendent ainsi au commerce. Le courtage de collection qu'elles prennent est minime, il est de 15 à 25 c. par chèque, mais lorsque les chèques sont pour de petits montants et qu'on en reçoit un certain nombre par semaine, le courtage perçu par la banque constitue une diminution très sensible des bénéfices sur lesquels on comptait. Ainsi supposons qu'une maison reçoive une dizaine de chèques par jour. Cela représente \$15.00 par semaine soit \$780 par année. Et il y a des maisons qu'en reçoivent beaucoup plus.

Il n'est pas juste que la maison créancière subisse cette perte, à moins que cela n'ait été distinctement entendu et qu'on en ait pu tenir compte; mais du moment que le débiteur s'est obligé de payer à son créancier tel montant, il doit lui faire remettre le montant exact, sans escompte ni commission, faute de quoi le créancier est en droit de ne le créditer que pour la somme nette reçue.

Il nous arrive souvent à nous-même, de recevoir des chèques non acceptés, sur des banques locales, pour le paiement de comptes d'abonnement ou d'annonces; de quel droit nos abonnés ou nos annon-

ceurs prétendent-ils nous forcer à payer 25 à 50c. à notre banque à Montréal pour faire la collection de chacun de ces chèques?

L'équité exige donc que, lorsque l'on envoie par la malle, un chèque payable à un autre endroit que celui où réside la personne ou la maison en faveur de qui le chèque est tiré, on fasse accepter ce chèque et on le fasse mettre payable au pair à l'endroit où on l'expédie.

Si le débiteur ne veut pas supporter lui-même les frais de collections, il y a un moyen bien plus économique de transmettre des petits montants, en achetant des mandats-postes. Un mandat-poste lui coûtera de 5 à 10c. seulement, suivant le montant, et lui épargnera en outre la nécessité d'enregistrer sa lettre d'envoi. Ainsi nous avons reçu des chèques de \$1.50 sur lesquels on nous a déduit 15c. pour collection; l'abonné avait payé 5c. d'enregistrement, soit 20c. en tout, tandis qu'un mandat-poste aurait coûté en tout et partout la somme de 5c. plus le dérangement d'aller au bureau de poste.

Les journaux et les autres maisons de commerce qui sont sujettes à recevoir de ces petites remises, font généralement assez peu de profits sur chacun de ces clients pour qu'une réduction de ce genre devienne onéreuse à la longue et nous espérons que nos lecteurs comprendront qu'il n'est que juste de la leur éviter à l'avenir

**" L'ALLIANCE "**

La Compagnie anglaise "l'Alliance" de Londres, une des plus anciennes compagnies d'Assurance de l'Angleterre, vient d'acheter le portefeuille de la Compagnie d'Assurance Royale Canadienne. Le prix payé est dit-on, très satisfaisant pour les actionnaires de cette dernière compagnie. La disparition de la Royale Canadienne est un nouveau pas dans la marche de la consolidation des Assurances dont nous sommes témoins depuis quelque temps.

La disparition de la Queen et celle de la Glasgow et London ont déjà signalé cette marche. La compétition à outrance force, malgré les combines et les associations syndicales, les assureurs à diminuer leurs frais généraux, ce qu'ils ne peuvent faire sans augmenter leur chiffre d'affaires, et le champ est tellement rempli qu'ils ne peuvent guère augmenter leurs affaires, qu'en achetant leurs compétiteurs. Dans le cas de l'Alliance, il y a encore ce fait que cette compagnie, qui jusqu'ici n'avait pas de risques au Canada, n'a pas cru pouvoir s'y installer sans acheter au préalable une clientèle bien établie.

L'Alliance a été fondée en 1824: et elle possède actuellement un actif de £3.461.925 sterling, soit plus de \$17.000.000.

M. Mc Henry, le populaire gérant de la Royale Canadienne, conserve la position de gérant de la succursale canadienne de l'Alliance.

**Les Incendies**

Le Commercial Bulletin de New-York fournit le tableau comparatif suivant des pertes causées par les incendies aux Etats-Unis et aux Canada, pendant les trois dernières années:

	1889	1890	1891
Janv.	\$ 6,898,700	\$ 9,179,300	\$11,230,900
Fév.	12,800,000	7,387,025	9,226,500
Mars	10,912,000	8,466,300	12,540,750
Avril	15,987,000	8,285,520	11,309,000
Mai	9,915,300	8,838,100	16,660,395
Juin	7,755,000	5,655,000	8,587,625
Juillet	11,020,500	14,723,590	9,692,200
Août	11,153,850	9,009,100	9,055,100
Sept.	9,735,900	6,943,700	10,658,200
Oct.	8,366,600	7,279,500	13,248,300
Nov.	20,081,600	8,351,300	14,736,100
Déc.	7,304,800	12,880,000	13,535,500

\$131,949,250 106,998,345 137,716,150

Lorsque l'on considère que chaque année, l'incendie détruit absolument, sans profit pour personne, de \$100,000,000 à 140,000,000 on est effrayé de la perte de richesse que cause l'incendie.

Les Compagnies d'Assurance naturellement, ressentent ces pertes mieux que personne, quoiqu'elles ne paient pas, en moyenne, plus de 50 p. c. des pertes. Le reste, de soixante à soixante et dix millions, est une perte sèche pour les incendiés. Mais les sommes payées par les compagnies d'Assurances ne proviennent pas des ressources intrinsèques des compagnies; elles proviennent des primes payées par les assurés, de sorte que, en réalité, ce sont les assurés, qui directement, perdent toute la somme de cent à 140 millions de piastres par année.

En face de ces faits, on ne peut que condamner la négligence avec laquelle on néglige les précautions les plus élémentaires contre l'incendie, et l'on se demande aussi combien de fois ce n'est pas à la négligence que sont dûs les incendies, ou du moins, pas à la négligence inconsciente, mais à une négligence étudiée, volontaire et criminelle, sont dûs les incendies?

L'Insurance Chronicle dit à ce sujet: "Les affaires surtout aux Etats-Unis, sont surfaites; elles nourrissent une classe considérable de petits commerçants n'ayant que peu ou point de capitaux qui essaient de faire concurrence aux gros capitaux. Prévoyant le résultat, les premiers, un certain nombre du moins, se préparent à vendre leur stock aux compagnies d'assurance et ils y réussissent généralement assez bien?"

Il est par conséquent devenu de première nécessité pour les Compagnies, d'estimer le risque moral avec autant de soin, au moins, que le risque matériel assuré.

Les élections de l'association immobilière ont eu lieu lundi dernier et ont donné le résultat suivant: Président: l'hon. M. J. G. Laviolette, conseiller Législatif, 1er vice-président, M. Robert Reid; 2d vice-président, M. Joël Leduc; trésorier, M. A. Lévesque; directeurs, MM. Lucien Huot, Dr L. B. Durocher, Joseph Paquette, John Barry, Geo. Renaud, John Millen, J. L. Coutlée, Gustave Lamothe et Charles Forté.

**Le Richelieu**

L'assemblée générale de la compagnie de Navigation du Richelieu a eu lieu mercredi dernier. Les actionnaires y assistaient en nombre inaccoutumé, la décision des directeurs au sujet du dividende ayant excité l'intérêt de capitalistes qui, lorsque les choses vont à leur gré, laissent volontiers leurs mandataires arranger leurs affaires à leur guise. Aussi l'assemblée a-t-elle été assez houleuse et les directeurs ont parfois reçu autre chose que des compliments. Les chiffres du rapport annuel, en eux-mêmes, ne sont que très satisfaisants. En effet, les recettes brutes ont été de \$647,071,22, soit une augmentation de \$48,816,17 sur celles de l'exercice précédent. Les dépenses ont été de \$496,656,01, de sorte que les bénéfices nets ont été de \$150,415,21 tandis que, en 1890, ils n'avaient été que de \$115,653,66. Sur cette somme on a employé en améliorations \$30,561,82 ce qui laisse, net et disponible, \$119,853,39. La somme en crédit du compte. Profits et pertes, l'année dernière, était de \$185,751,55; en y ajoutant les bénéfices nets du dernier exercice, on trouve un montant de \$305,604,94, qui représente l'excédant de l'actif sur tout le passif inscrit aux livres de la compagnie.

Avec ce montant considérable, qui représente 22½ p.c. sur le capital, les directeurs recommandent que l'on crée un fonds de réserve de \$250,000, ce qui laisserait encore disponible \$35,604,94.

Les directeurs ont passé contrat, avec des constructeurs des Etats-Unis pour la construction d'un nouveau bateau en fer et en acier, destiné à faire le service, l'année prochaine, entre Montréal et Kingston, pour faire face à l'augmentation de trafic qui sera causé par l'ouverture de l'Exposition de Chicago.

La compagnie a acquis à Québec le quai St-André qui est indispensable pour la ligne du Saguenay. Elle a aussi acheté l'hôtel de Tadoussac pour le bénéfice de cette même ligne. Aucun accident sérieux n'est arrivé cette année; les frais occasionnés par les accidents n'ont été que de \$3,022,77. Et pas un seul des 677,229 passagers transportés pendant l'exercice, n'a réclamé de dommages. La compagnie a été privée pendant toute la saison de l'usage du vapeur Montréal dont les machines nouvelles n'ont pas été prêtes à temps, quoi que le constructeur fût obligé de les livrer dès l'ouverture de la navigation. Les ateliers à Sorel ont été agrandis et leur outillage a été amélioré de façon à permettre d'y faire faire toutes les réparations courantes dont la flotte de la compagnie peut avoir besoin.

Comme on le voit, il n'y a qu'un seul point, dans ce rapport qui puisse prêter à la critique, c'est l'absence de dividende pour cette année. La discussion a porté principalement sur ce point, un certain nombre d'actionnaires prétendant