

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
CANADA ET ETATS-UNIS - 2.00 PAR AN.
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'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. Adresses toutes communications simplement comme suit :

LE PRIX COURANT, Montréal.

L'OUEST CANADIEN

Dans ces dernières années, et notamment l'année dernière, l'immigration a fait des gains notables. Ainsi, en 1906, la population du Canada a gagné, du fait seul de l'immigration, 215,912 âmes ; c'est une augmentation de 71,294 sur le nombre des immigrants venus au Canada en 1905.

Nous n'apprendrons rien à nos lecteurs en leur disant que c'est vers les plaines de l'Ouest que se dirige la masse des immigrants. Ces plaines d'une culture facile et rémunératrice n'attirent pas seulement les européens puisque l'an dernier 63,781 immigrants nous sont venus des Etats-Unis.

Nos voisins peuvent, en effet, vendre leurs terres à un prix relativement élevé et venir s'établir dans l'Ouest sur un homestead qui ne leur coûte rien, sinon la peine de le demander.

Quantité de nos compatriotes de la province de Québec vivent aujourd'hui aux Etats-Unis qui, autrefois, cultivaient la terre au Canada. A une époque où la prospérité ne régnait guère dans notre pays, ils ont pu trouver le sol ingrat parce qu'ils ont subi plusieurs années de mauvaise récolte, et peu rémunératrice la culture, parce que dans les années d'abondance les produits se vendaient à bas prix.

Aujourd'hui les temps ont changé, la prospérité semble s'être installée au foyer Canadien pour y demeurer, tout au moins pour un long terme, grâce à un enchaînement de faits et de circonstances qui tous concourent au développement matériel du pays. La création de nouvelles voies ferrées sur d'immenses étendues du territoire, les travaux entrepris pour l'amélioration des voies fluviales, la sécurité des navires et l'aménagement des ports, oeuvre d'un gouvernement prévoyant, nous sont un sûr garant que l'ère de prospérité dont nous jouissons devra durer longtemps encore.

Pourquoi nos compatriotes qui se sont

expatriés dans les mauvais jours, ne reviendraient-ils pas au pays reconquérir dans les plaines de l'Ouest l'indépendance qu'ils ont perdue dans les usines des Etats-Unis ?

S'ils ont quelque ambition pour eux-mêmes ou pour ceux qui leur survivront, la fortune leur sourira plus et mieux dans un pays jeune et en pleine voie de développement que dans un pays où chacun commence à sentir de trop près les coups de son voisin.

Ce que nous disons au sujet de ceux qui sont partis s'applique à plus forte raison à ceux qui seraient tentés d'aller chercher fortune aux Etats-Unis. A ceux-là nous dirons : "Allez à l'Ouest" ! Restez sur le sol Canadien. L'Ouest est le pays de l'avenir où tous ceux qui seraient hantés de l'idée de changer de place peuvent s'établir et prospérer. Nulle part les terres ne sont plus fertiles, nulle part il n'est plus facile de se créer un foyer, d'acquérir une propriété.

N'abandonnez pas votre patrie, plus que toute autre elle vous offre des ressources et des possibilités. Nulle part vous ne serez plus indépendant, plus libre.

LE PORT DE MONTREAL

Un programme de travaux

Samedi dernier, les commissaires du port de Montréal offraient au Ministre de la Marine, l'Hon. L. P. Brodeur, un lunch auquel avaient été conviés et avaient tenu à honneur d'assister tous ceux qui ont des intérêts primordiaux dans les questions d'améliorations à effectuer dans le port national et de facilités de transport.

Le lunch n'était à vrai dire qu'un prétexte ; le but de la réunion était de faire connaître aux intéressés et au public en général les plans des commissaires pour faire du port de Montréal, le port le mieux équipé de ceux de son importance, et en même temps d'obtenir des déclara-

tions du Ministre relativement aux intentions du gouvernement.

Le Président de la Commission du Port, le Major Stephens, après avoir indiqué la situation sans parallèle de Montréal, déclare que cette position, grâce aux travaux de creusage opérés dans le fleuve et avec un service de canaux à eau profonde, comme il n'en existe nulle part ailleurs, fait que la route du Saint-Laurent, quand elle sera complètement améliorée deviendra non seulement la route vraiment nationale au point de vue Canadien, mais encore la voie internationale pour une grande partie de ce continent dans le trafic interocéanique. Il en sera ainsi parce que la voie du St-Laurent est la plus courte et notre devoir est, en conséquence, d'en faire la voie la plus économique et la plus sûre du continent.

Actuellement nous avons deux chemins de fer et un système de canaux qui desservent le port de Montréal, toute la partie du port en eau profonde est déjà utilisée par le trafic actuel du pays et une grande partie de notre commerce national se fait par des ports étrangers, parce que nous n'avons pas de facilités suffisantes pour en prendre charge ; le nombre et le tonnage des navires venant dans le port de Montréal a doublé depuis cinq ans ; deux voies ferrées transcontinentales nouvelles sont à la veille d'ajouter leur capacité de transport aux ressources existantes de ce pays. Le chenal du St-Laurent a été creusé à 24 pieds et bientôt il n'y aura pas une largeur moindre de 450 pieds qui va même de 550 à 750 pieds dans les courbes. Les taux d'assurance maritime ont diminué de presque la moitié dans les cinq dernières années.

En présence de ces faits, nous sommes forcés de nous demander ce que deviendra le port de Montréal, si nous ne prenons immédiatement les mesures nécessaires qu'exigent des conditions nouvelles. Si nous négligeons de développer et d'équiper nos ports, nos chemins de fer et