

L'ensemble des rentes à payer a donc augmenté au 31 décembre 1880 de	"	2,615,402
Nous retrouvons ici, comme pour les assurances proprement dites, une augmentation de production bien supérieure à celle des autres années.		
La production nouvelle des rentes à payer est de	Fcs.	8,261,111
Il en résulte que les résiliations de toute sortes se sont élevées à	"	645,619
Les rentes viagères immédiates en cours au 31 décembre 1879 s'élevaient à	"	23,898,000
Au 31 décembre 1880 elles s'élevaient à	"	26,076,000
La moyenne des rentes à payer pendant l'exercice était de	"	24,987,000
Les extinctions survenues pendant ce temps s'élevaient à	"	1,417,714
Ce qui donne une proportion de 5.70 pour cent.		

D'après les tables anglaises de la nouvelle expérience, ce taux correspondrait à 69 ans. Or, il est bien certain que l'âge moyen des rentiers dépasse cette limite, et que cette année les compagnies ont exceptionnellement souffert de la sélection inhérente à ce genre de risques. La moyenne des années précédentes était de 6.50 pour cent et 7.50 pour cent en 1879.

Récapitulation générale. — D'après leur origine, les compagnies françaises ont assuré plus de 4 milliards de capitaux et elles ont payé près de 20,000 sinistres qui ont donné lieu à des remboursements s'élevant à plus de 250 millions.

Elles ont encaissé en 1880 :		
Primes d'assurances	Fcs.	82,392,000
Intérêt sur primes et réserves	"	20,000,000
Rentes viagères nouvelles	"	38,400,000
Soit total de	"	140,697,000
pour l'exercice 1880.		

Ce chiffre est important pour une seule année. Diverses compagnies n'ayant fait cette année qu'un inventaire commercial ne comprenant pas l'évaluation mathématique des contrats, il nous est impossible de constater l'augmentation des réserves et leur proportion par rapport aux primes encaissées.

L'année prochaine, le travail de statistique, fait tous les ans, aura un intérêt tout particulier, par suite de l'adjonction d'un assez grand nombre de compagnies nouvelles, dont les premiers bilans seront publiés au 31 décembre prochain. Il est certain que l'accroissement de production, si remarquable dans ces dernières années, s'accroîtra encore davantage, et il sera curieux de sui-

vre les changements que les diverses moyennes ne manqueront pas d'éprouver. Mais nous regrettons vivement que la diversité des comptes rendus, et souvent même leurs lacunes, enlèvent à un travail d'ensemble de ce genre une grande partie de sa valeur.

L'actif total des 16 compagnies françaises d'assurances sur la vie s'élevait, au 31 décembre 1880, à 789,199,384 fcs 31c, avec une augmentation de 116,945,131 fcs 90c sur celle de 1879 qui était de 672,254,252 fcs 42c.

Voici les variations survenues d'une année à l'autre sur les principaux articles qui entrent dans la composition du tableau de l'actif des compagnies.

L'importance des placements en *fonds publics* ne s'est accrue que de 5 millions. Cette faible augmentation s'explique par la cherté de la rente. Les compagnies s'éloignent d'un placement qui ne leur donne qu'un revenu à peine suffisant pour couvrir l'intérêt qu'elles bonifient à leurs réserves pour risques en cours.

Par contre, l'emploi en *immeubles*, considéré comme plus avantageux a augmenté de plus de 54 millions.

Le placement en *obligations de chemins de fer* auxquels l'Etat garantit un minimum d'intérêt a été porté de 160 à 189 millions avec une différence de 29 à 30 millions au profit de l'année 1880.

Les créances hypothécaires, qui dépassaient à peine 1 million l'année dernière, se sont élevées à près de 11 millions.

Enfin le capital social encore dû par les actionnaires s'est augmenté de 30 millions environ quoique le nombre des compagnies soit resté le même. Cette différence en plus s'explique par l'augmentation du capital particulier de trois compagnies, la *caisse paternelle*, le *Monde* et l'*Aigle*.

Les cinq accroissements que nous venons de signaler représentent plus des cinq sixièmes de l'augmentation totale de l'actif. Le surplus n'offre aucune variation.

Telle était au 1er janvier dernier la situation des compagnies d'assurances françaises sur la vie. Des primes comparativement élevées, des risques choisis, des placements très-sûrs, à des taux d'intérêts minimes, une réserve exagérée dans l'emploi des moyens propres à augmenter leurs opérations, tels sont les traits principaux des assurances françaises.

LE TRANSPORT DES GRAINS.

COMPARAISON ENTRE LES DEUX DERNIÈRES SAISONS.

Le passage du propeller *St. Paul* par le nouveau canal Welland avec un plein chargement, et la rumeur que ce vapeur était le pionnier d'une nouvelle ligne entre les ports des grands lacs et Ogdensburg, Toronto et Oswego ont causé une certaine sen-

sation à Buffalo, qui craint de voir le trafic des lacs prendre la voie du St. Laurent.

Cette année néanmoins est loin d'avoir été favorable aux voies fluviales; les chemins de fer ont eu une part plus considérable que jamais dans les transports des grains vers les ports de l'Atlantique, qui ont souffert d'ailleurs une diminution dans leurs recettes par suite de la spéculation exagérée dans l'Ouest empêchant par la hausse du prix des céréales, leur exportation vers l'Europe.

En effet, pendant les trois derniers mois, il y a eu une diminution générale dans le mouvement des grains vers les ports de l'Atlantique. La table suivante donne les recettes comparatives à chaque port pendant la même période en 1880 et 1881.

	1880.	1881.	diminution.
Boston	10,120,485 B.	8,877,316 B.	21.2 p.c.
Montréal	10,214,040 "	6,038,005 "	40.9 "
Philadelphie	12,976,378 "	8,953,725 "	31.0 "
Baltimore	20,286,022 "	13,426,910 "	33.8 "
New York	55,706,536 "	47,532,136 "	14.6 "

On peut voir que si New-York n'a pas conservé le même trafic que l'année précédente, sa perte est plus petite comparativement au montant total de ses recettes que celle de tous les autres ports. Montréal a le plus souffert de tous les points d'exportation du Littoral. Nous avons fait connaître précédemment les causes diverses de la diminution de ses recettes.

L'analyse du mouvement des grains vers New York pour les trois derniers mois montre que la diminution a surtout porté sur les recettes par les canaux, les chemins de fer ayant obtenu la plus grosse part des transports par l'abaissement des taux des frets. La table suivante donne les arrivages par chacune des voies-ferrées et ceux par canaux :

	1880.	1881.
Chemins de fer.		
New York Central	12,718,687	11,735,729
Erie.....	7,742,382	10,937,438
Pennsylvanie.....	2,925,151	6,137,481
Autres routes.....	50,144	93,128
Total chemin de fer.	23,436,364	31,903,778
Canaux.....	32,269,172	15,628,363

En un mot, les canaux ont en 1881 perdu la moitié de leur transport de céréales, tandis que les chemins de fer ont augmenté le leur. Aussi les riverains des canaux suggèrent-ils à un état de choses qui tend à ruiner leur commerce, le seul remède efficace qui leur permettra de lutter : l'abolition du péage sur les canaux de l'Etat de New-York.

ARRIVAGES DE BOIS DANS LES PORTS DE MONTREAL, LACHINE ET SOREL.

Nous sommes redevable à Monsieur Geo. Daveluy, député surintendant des mesuriers de bois du tableau comparé suivant des arrivages de bois, mesurés et inspectés