

nos importations ont augmenté de \$425,000,000, et nos exportations de \$39,000,000 seulement. A la date où cet article a été écrit, notre dollar aux Etats-Unis (et nous sommes leurs plus forts clients) ne valait que quatre-vingt-deux cents.

Le Canadien qui achète des marchandises faites en Amérique combat les efforts de ses propres manufacturiers à réduire le coût de la vie. La plupart des matières premières importées au Canada viennent des Etats-Unis. Le manufacturier canadien doit payer le change sur ces matières premières. Par conséquent, aujourd'hui, une usine canadienne qui achète de la matière première aux Etats-Unis doit payer \$1.17 pour avoir une valeur de marchandise d'un dollar. Le coût de son produit aux consommateurs canadiens est nécessairement augmenté de presque vingt pour cent.

Pour éviter ce supplément de coût, nous devons acheter des marchandises faites au Canada à l'exclusion systématique des produits importés. Les manufacturiers canadiens doivent faciliter de leur côté l'achat domestique.

Le manufacturier canadien, en général, n'anticipe pas des profits sur les affaires d'aujourd'hui. Il cherche, avec la coopération du public, à restreindre ses pertes à un chiffre minimum par la liquidation graduelle et régulière de ses stocks importants des matières premières achetées à des prix élevés et à réduire graduellement les prix de vente de ses produits manufacturés.

Si l'on envisage les faits tels qu'ils sont, le public canadien ne saurait s'attendre à acheter, à présent, des marchandises sur la base des prix actuels des matières premières. Une telle prétention impliquerait la liquidation forcée de centaines de manufactures, la fermeture d'usines, de multiples faillites commerciales, une stagnation industrielle dangereuse et l'écriteau "à louer" sur la moitié des bâtisses de bureaux du pays.

Mais, par contre, les Canadiens peuvent s'attendre à ce que leurs manufacturiers contribuent à amener le retour à des prix inférieurs et à un coût de vie plus normal par l'emploi de moyens efficaces pour éliminer la perte et l'extravagance dans la fabrication et la vente; par le maintien dans leur produit d'une qualité au moins égale à celle des produits importés; par l'établissement de prix de vente de leurs produits en rapport avec la différence du coût de production au pays et à l'étranger.

Les Canadiens ne manqueront pas de soutenir un programme de production et de consommation domestiques de cette sorte. Et en ce faisant, ils précipiteront dans une grande mesure, le retour à notre prospérité d'antan.

L'industrie automobile en particulier manifestera une rapide amélioration dans les trois prochains mois. Même sans le stimulant fourni par l'abolition de la taxe de luxe, le pressant besoin de transport rapide qui ne peut être satisfait que par l'automobile entraînera une plus grande production dans les usines engagées dans l'industrie automobile.

Par la nationalisation d'un groupe de chemins de fer et leur unification en un même système, notre gouvernement a fait un grand pas dans la voie de la simplification des futurs problèmes de transport national. Mais le problème du transport de centaines de milliers de gens dans certains districts ne peut se résoudre que par l'automobile.

Le transport par camion dans le domaine fermier s'est développé considérablement. Le plus grand usage de camions automobiles rapproche le fermier de son marché d'écoulement de ses produits et augmente ses profits tout en abaissant le prix de revient en fournissant meilleur service à ses clients. Le transport entre villes par camions automobiles sur des centaines de milles a déjà prouvé être un succès en concurrence avec les autres moyens de transport.

La venue des autobus aiderait matériellement à résoudre les problèmes de transport de nos cités et nos villes, et ouvrira largement un nouveau champ d'exploitation à nos fabricants d'automobiles.

La manufacture d'autos à deux, cinq et sept passagers est destinée à se développer considérablement. Et ceci, pour la bonne raison qu'au moins quatre-vingt pour cent et peut-être plus du milléage parcouru annuellement par ces types de voitures, l'est pour fins de transactions commerciales. L'automobile a cessé d'être qu'un moyen de joyeuses randonnées. Son utilité, son économie et sa commodité en ont fait une nécessité d'affaires. Le monde attend la venue d'un modèle d'automobile encore inconnu, un auto plus léger et moins cher, d'une consommation plus réduite et d'une usure de pneus plus minime; un auto qui fournira trois ou quatre ans d'un service économique raisonnable avant d'être hors de service. Tant que les limites de vente d'un tel auto n'auront pas été atteintes, la limite d'expansion du commerce d'automobiles restera éloignée.

Pour ce qui est du commerce des pneumatiques, il permet toute confiance au manufacturier et les perspectives semblent être que l'année 1921 sera la première d'une série d'années d'une prospérité continue et croissante.

NOTES DU COMMERCE DE LA QUINCAILLERIE

Nous sommes au regret d'annoncer le décès de M. Ernest Prud'homme, l'un des associés de A. Prud'homme & Fils Ltd, la maison de quincaillerie bien connue de la rue de Bresoles, à Montréal. Toutes nos sympathies sont acquises à la famille éprouvée.

* * *

M. Robert Starke, de la maison Starke Seybold Ltd, vient de sortir de l'Hôpital Général où depuis un mois il était en traitement. Rappelons en passant que M. Starke est Président de l'Association des Marchands de Ferronnerie en gros.