

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 - \$2.00
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. Adressez toutes communications simplement comme suit

LE PRIX COURANT, Montréal.

LES FAILLITES AU CANADA

D'après R. G. Dun & Co., il y a eu au Canada, 573 faillites, pendant le premier semestre de 1907, avec un passif de \$5,426,433. L'an dernier, pendant le semestre correspondant, le nombre des faillites avait été de 632, avec un passif de \$5,214,975. Pendant le dernier trimestre, les faillites ont été moins nombreuses qu'en aucune année récente, sauf en 1903 et le montant du passif est au-dessous de la moyenne. L'augmentation du montant du passif sur le chiffre de l'an dernier provient des faillites classées sous la rubrique: manufactures dans laquelle on compte 152 faillites pour un passif de \$2,667,526 comparativement à 153 pour \$2,081,919, l'an dernier. Les faillites de commerçants ont été au nombre de 407 avec passif de \$2,481,257 contre 463 et \$2,710,256 l'an dernier. Il y a eu également 14 autres faillites commerciales avec un passif de \$277,650 contre 16 et \$422,800 l'an dernier. Il n'y a eu aucune faillite de banquiers ni cette année ni l'an dernier.

La comparaison par provinces accuse une augmentation du nombre des faillites sur celui de l'an dernier dans les provinces d'Ontario et de la Nouvelle-Ecosse, tandis qu'il y a amélioration sensible pour le Manitoba et la province de Québec.

Cette année, le passif le plus élevé est porté au compte de la province de Québec, toutefois en comparaison des chiffres de l'an dernier, il y a une diminution de plus de \$200,000. Le total pour Ontario se rapproche à \$30,000 près de celui de Québec cette année alors que cette province a l'augmentation la plus forte sur les chiffres de l'an dernier la différence étant d'environ \$600,000 due principalement à la classe des manufactures.

Le Manitoba et le Nouveau Brunswick ont tous deux un passif moins élevé que l'an dernier; il y a également une légère diminution pour la Colombie Anglaise et l'île du Prince Edouard; la Nouvelle-

Ecosse avec un plus grand nombre de faillites a également un passif plus fort.

Voici le nombre des faillites par provinces ainsi que l'actif et le passif des faillis pour le premier semestre 1907:

	1907	Nombre	Actif	Passif
Ontario	227		\$1,887,325	\$1,359,319
Québec	215		1,573,866	2,389,325
Col. Anglaise	15		137,811	89,139
Nelle Ecosse	23		65,790	208,080
Manitoba	21		119,537	133,906
N. Brunswick	20		31,800	85,672
I. Prince Edouard	2		15,160	22,147
Alberta	17		159,735	138,275
Totaux 1907	573		\$3,996,324	\$5,426,433
Totaux 1906	632		3,465,335	5,214,975

QUESTION DE CAMIONNAGE

Un certain nombre de commerçants a présenté une requête au conseil municipal en vue de permettre à la Compagnie des Chars Urbains de Montréal de transporter des marchandises dans la Cité. Cette question sera étudiée en assemblée spéciale.

La démarche du commerce a été motivée par les difficultés toujours croissantes de faire camionner les marchandises des entrepôts jusqu'aux gares et jusqu'aux bateaux et des gares et des bateaux jusqu'aux entrepôts. Au printemps et à l'automne et surtout à l'automne, il y a pénurie de camions de transport.

Il y a au moment de l'ouverture et de la fermeture de la navigation des à-coups auxquels il faudrait faire face; le commerce d'importation reçoit ses approvisionnements et en même temps il fait les livraisons au commerce de détail. Il y a à ce moment une poussée dans les deux sens qui exige des moyens de transport qui font défaut.

Les Compagnies de camionnage, cela se conçoit, n'ont aucun intérêt à entretenir une cavalerie et à posséder un matériel qui ne leur seront utiles et profitables que pendant une faible partie de l'année et, elles ne peuvent avoir, par conséquent, un nombre de chevaux et de

voitures suffisant pour des besoins purement momentanés, et absolument hors de proportion avec l'état de choses habituel.

Tous les ans à l'automne pendant un certain nombre de jours la question du camionnage est grosse d'embarras pour le commerce, non seulement il y a insuffisance de chevaux et de voitures en raison du mouvement des affaires, mais encore et surtout à cause de l'impossibilité de charger les voitures à leur capacité normale. La neige, le verglas ont fait tous les ans les chemins glissants et les chevaux ne peuvent tout au plus traîner que demi-charge.

Le commerce se développe depuis quelques années dans des proportions considérables et il devient nécessaire de prendre des mesures pour remédier aux inconvénients qui peuvent retarder ou gêner son essor.

Nous savons que, beaucoup de mauvais temps, les tramways marchent toujours; qu'il pleuve, qu'il neige ou qu'il y ait verglas ils peuvent transporter des marchandises à la pleine capacité de wagons de fret. Il y a donc bien des raisons pour que le Conseil Municipal prête une oreille attentive à la requête des commerçants. Ils connaissent mieux leurs besoins que les organisations officielles qui voudraient s'opposer à une mesure dont l'importance pour le commerce de notre ville est indéniable.

LES FILS ELECTRIQUES AERIENS

Les journaux quotidiens ont récemment publié le rapport des experts de la Canadian Fire Underwriters' Association sur les fils électriques aériens dans la Cité de Montréal.

Ce rapport adressé au Maire et aux Echevins fait ressortir les risques d'incendies inhérents à la pose de fils de haut voltage au-dessus du sol et recommande la pose immédiate sous terre tous les fils du district central, sauf les fils de trolley de la Mon-