

LE PRIX COURANT

REVUE HEBDOMADAIRE

Commerce, Finance, Industrie, Assurance, Etc.

EDITEURS

Compagnie de Publication des marchands détaillants
du Canada, Limitée,

Téléphone Est 1184 et Est 1185.

MONTREAL.

Bureau de Montréal: 80 rue Saint-Denis.

ABONNEMENT { Montréal et Banlieue . . \$2.50 }
Canada et Etats-Unis . . \$2.00 } PAR AN.
Union Postale, frs . . 20.00 }

Circulation fusionnée

LE PRIX COURANT

Le Journal des Marchands détail-

lants

Liqueurs et Tabacs

Tissus et Nouveautés

Il n'est pas accepté d'abonnement pour moins d'une année.
A moins d'avis contraire par écrit, adressé directement à
nos bureaux, quinze jours au moins avant la date d'expiration
l'abonnement est continué de plein droit.

Toute année commencée est due en entier.

L'abonnement ne cesse pas tant que les arrérages ne sont
pas payés.

Tout chèque pour paiement d'abonnement doit être fait
payable au pair à Montréal.

Chèques, mandats, bons de Poste doivent être faits paya-
bles à l'ordre du Prix Courant.

Prière d'adresser les lettres, etc., simplement comme suit

"LE PRIX COURANT", Montréal.

Fondé en 1887

LE PRIX COURANT, vendredi 15 mars 1918

Vol. XXXI—No 11

LES MARCHANDS-DETAILLANTS ET L'AUGMENTATION DU FRET

L'Association des Marchands-Détaillants, représentée par M. Henry Watters, du bureau fédéral, et par le secrétaire, M. E. M. Trowern, a étudié, à une récente réunion, le cas des marchands-détaillants, en ce qui concerne l'augmentation des taux de fret proposée par les chemins de fer. L'Association des Marchands-Détaillants, en corps, s'est opposée à l'application de l'augmentation des tarifs.

M. Henry Watters a présenté comme suit, le cas des marchands:—

"Messieurs, en me montrant devant vous, en faveur d'un rappel de l'augmentation des tarifs de fret, je désire qu'il soit compris que nous n'entendons pas faire une opposition systématique et générale à toutes les augmentations de tarif des chemins de fer. Nous nous rendons compte que toute perte dans la construction et l'opération constituent un fardeau pour le peuple, et doit être supporté par la contribution des gens à la taxe. Nous admettons que les distributeurs de marchandises au détail sont les médiums reconnus par lesquels ces contributions à la taxe sont reçues. Nous n'avons pas raison de nous plaindre de ce service à l'état, quand notre jugement approuve le caractère économique et éthique de notre parenté avec cette fonction. Nous ne pouvons cependant, considérer favorablement ce qui est fait par les collecteurs de taxes, dans des circonstances ne présentant apparemment aucune justification d'augmentation des tarifs de fret. Nous nous opposons spécialement à nous charger d'un fardeau de taxe additionnel, en présence d'un contre-sens mental, existant parmi la presse et le public contre l'intermédiaire personnifié par le marchand-détaillant et tenu à faux, responsable du coût élevé de la vie. Nous pensons qu'il n'y a pas de raisons sérieuses pour augmenter les tarifs de fret, et que le temps est le plus mal choisi pour ajouter au fardeau de l'existence.

"Maintenant, quels sont les faits, quant au coût d'opération du fret et des revenus pécuniaires qui en dé-

coulent? Dans les statistiques du gouvernement pour 1916, nous trouvons que le train coût d'opération par mille, environ \$1.62 et que le revenu est de \$2.71. Les recettes des passagers montrent \$1.79 comme moyenne de tous les chemins de fer. Comme il est estimé que les trains de passagers coûtent près du double des trains de fret à opérer, ces chiffres tendent à démontrer que les trains de fret donnent des recettes suffisantes.

"Si le service des passagers montre une perte, il semblerait bon d'augmenter les taux de cette division plutôt que de surcharger le côté du fret. Il est juste de prétendre que le trafic des passagers devrait être considéré largement comme une dépense personnelle plutôt que comme une dépense d'affaires, tandis que le tarif du fret fait peser une taxe inévitable sur le consommateur. On devrait aussi considérer l'abolition de tout transport gratuit sous forme de passes.

"Dans notre étude des tarifs de transport des chemins de fer, nous remarquons que le service postal n'accorde que 16 cents par wagon, par mille, pour le transport de la malle. Comme le coût véritable s'élève à 27 cents au mille du wagon, il y a une différence de 11 cents du mille, du wagon. Comme les tarifs de malle sont vraisemblablement basés sur le prix de revient de 16 cents, il est évident que le public paye pour le transport de la malle beaucoup moins que le coût véritable. En outre il est vraisemblablement exact de dire que le tarif minimum des colis postaux est basé sur le taux imposé de 16 cents, avec des taux diminuant progressivement pour colis plus lourds, ce qui occasionne une perte correspondante de recettes. Cet état de choses, à notre avis, devrait être changé et le coût du transport et autres charges de service égalisée sur toute chose transportée par malle."

Des représentations semblables furent faites par d'autres organisations, et la question se trouve actuellement sur la table du Cabinet.



TABAC NOIR A CHIQUER, (EN PALETTES)

Black Watch

IL SE VEND FACILEMENT ET RAPPORTE DE BONS PROFITS

