

LE PRIX COURANT

REVUE HEBDOMADAIRE

Du Commerce, de la Finance, de l'Industrie, de la Propriété Foncière et des Assurances

Abonnements d'un an : Montréal, \$2.00.

Canada et États-Unis, \$1.50.

Europe, \$3.00 (15 francs.)

VOL. XV

MONTREAL, VENDREDI 1ER MARS, 1895

No 26

Ça et là.

Le Traité Franco-Canadien Nos confrères de la presse quotidienne recommencent à exprimer leur étonnement que le traité de commerce franco-canadien n'ait pas encore été ratifié. Quelques-uns même reprochent au gouvernement fédéral de retarder cette ratification en ne faisant pas paraître à la *Gazette du Canada* la proclamation qui doit donner vigueur au traité. Disons d'abord que, cette proclamation ne peut être lancée qu'après l'échange des ratifications entre les hautes parties contractantes; puis qu'elle donnera immédiatement force de loi aux dispositions du traité.

Quant au retard apporté à cet échange de ratifications, nous tenons de M. le consul général de France, qu'il provient de l'intervention d'une puissance tierce (l'Autriche, dit-on) qui est entrée en correspondance avec le gouvernement Britannique, en vue de préciser les conditions dans lesquelles le nouveau traité affecterait les intérêts des autres Etats.

Il n'y a donc pas lieu de s'en prendre ni au gouvernement canadien, ni au gouvernement français et, ce qu'il y a de mieux à faire, c'est d'attendre avec patience que la diplomatie ait terminé ses formalités et ses protocoles.

Compartiments Étanques Le naufrage de l'Elba a prouvé, comme d'ailleurs presque toutes les collisions récentes, que la division des grands steamers en compartiments étanches n'a d'utilité que lorsque l'avarie est légère et qu'on pourrait aussi bien la réparer sans cela. Chaque fois qu'un grand steamer a été frappé par le travers, la voie d'eau a été telle que le compartiment attaqué a été presque aussitôt envahi et que l'équipage, affolé, pressé de mettre les embarcations à la mer, a négligé ou n'a pas pu fermer les portes des autres compartiments.

On a fait remarquer avec raison que si l'on avait fermé les portes des compartiments de l'Elba, le

Semaine du 22 Février

2256 abonnés réguliers 2256

Ce tirage est égal sinon supérieur à celui de n'importe quel autre journal de commerce français.

Nous avons à Québec au moins 200 abonnés de plus que n'importe quel autre journal de commerce français ou anglais.

steamer aurait certainement pu flotter assez longtemps pour permettre de faire le sauvetage de tous les passagers et de l'équipage.

Le seul moyen de rendre pratique la fermeture de ces compartiments, au moment d'un sinistre, serait de suspendre les portes de manière qu'elles pussent être toutes fermées d'un seul coup, par l'action d'un levier à vapeur, placé sur la dunette, à la portée de l'officier de quart. Cette disposition doit être facile à établir et nous ne comprenons pas pourquoi on n'y a pas encore songé.

Le Commerce de Bétail Vivant Une dépêche nous apprend que la France, après tous les autres pays du continent, vient de fermer ses ports à l'importation du bétail vivant des États-Unis. La raison de cette mesure rigoureuse, qui était réclamée depuis longtemps par l'Agriculture française, doit être la présence d'animaux atteints de maladies contagieuses dans les envois faits par nos voisins.

Mais cette interdiction ne concerne que les États-Unis, et ne nous atteint pas. L'été dernier, quelque huit cents bœufs canadiens ont été exportés en France et l'opération paraît avoir été profitable pour tout le monde. N'est-ce pas une occasion providentielle qui s'offre de pousser nos exportations et d'essayer, ce qui serait certainement des plus avantageux, l'exportation des bœufs maigres ou demi-gras, des *stockers* comme on les appelle dans le commerce ?

Les exportations des États-Unis en France, commencées sur une petite échelle dès le lendemain de la disette de fourrages qui avait fait monter très haut le prix de la viande de boucherie, avaient atteint le chiffre de 10,000 à 12,000 têtes par année. Qu'est-ce qui nous empêcherait d'en faire autant, dussions-nous emprunter les vapeurs de la ligne Hansa, en attendant que nous ayons une ligne directe ?

MORALITE COMMERCIALE

La morale du commerce n'est pas différente de la morale civile. Elle commande de ne pas tromper sciemment, de ne pas frauder, de payer ses justes dettes. On s'imagine parfois qu'il suffit de ne pas transgresser la lettre de la loi pour rester d'accord avec la morale. Cette conception de la morale est aussi fautive dans le commerce que dans la vie sociale. Il faut suivre aussi l'esprit de la loi morale, aussi bien que l'esprit de la loi civile, si l'on veut avoir le droit de se dire un honnête homme et un honnête marchand.

Payer ses justes dettes, voilà le point principal de notre sermon d'aujourd'hui.

Si l'achat et la vente des marchandises se faisaient toujours au comptant, rien ne serait plus facile au commerçant que d'accomplir ce précepte de la loi naturelle; il n'y aurait, à le violer que ceux qui sont intentionnellement malhonnêtes, qui voudraient frauder sur la quantité ou la qualité des marchandises, ou qui essaieraient de passer de la fausse monnaie. Mais comme le crédit est la base de presque tout le commerce moderne, l'occasion de ne pas payer ses dettes se présente tous les jours sous une multitude de formes diverses.

La façon de violer le précepte qui est le plus sensible au marchand détaillé, c'est, pour le consommateur de se faire avancer des marchandises pour une valeur au-dessus de ses moyens. L'épicier et le marchand de nouveautés savent bien reprocher