

centre des affaires; tous les fonds de banqueroute que l'on veut réaliser y sont transportés après l'inventaire; l'encanteur tient deux ou trois séances de vente par semaine et écoule ainsi, par lots à la convenance des détailliers, toutes les marchandises de la faillite. Les achats se font, soit au comptant, soit sur billet (à courte échéance) endossé, à la satisfaction du curateur. Le fonds de la banqueroute retourne ainsi par une voie naturelle au commerce de détail, les acheteurs se le partagent et peuvent l'écouler sans nuire à leurs voisins; et les créanciers en retirent un prix beaucoup plus élevé.

Qu'est-ce qu'il faudrait pour faire fonctionner ce système? Bien peu de chose. Une compagnie à fonds social, dont le capital ne devra pas être bien considérable, pourrait se charger de la location des magasins nécessaires; elle engagerait l'encanteur et lui fournirait un personnel peu nombreux et peu coûteux. L'intérêt du commerce de gros suffirait pour lui faire encourager ce mode de vente, car on sait fort bien que les négociants en gros préfèrent de beaucoup faire vendre à Montréal les fonds de banqueroute des compagnies.

Les frais de la compagnie, salaires, loyers, et autres frais généraux seraient défrayés par la commission de l'encanteur,—qui va souvent, aujourd'hui, en grande partie dans la poche du curateur; et dans tous les cas, les créanciers ne refuseraient pas de laisser prélever une commission un peu plus élevée, si c'était nécessaire, du moment que cela aurait pour effet d'augmenter leur dividende.

Nous soumettons humblement ce projet aux marchands de nouveautés, ainsi qu'au commerce de gros et nous serions même prêt à leur signaler un homme qui remplirait à merveille la charge d'encanteur dans cet établissement.

### CHOSSES DE QUÉBEC

La Chambre de Commerce de Québec a donné aux délégués à la conférence intercoloniale un somptueux banquet, à la fin duquel M. E. B. Garneau, président de la chambre, a prononcé, en proposant la santé des hôtes, le discours suivant:

“ Bien que la présidence d'un banquet public soit une de ces fonctions pleines de responsabilité et d'anxiété pour celui qui en est chargé, il me fait cependant infiniment plaisir d'avoir l'honneur de

proposer le toast suivant,—le toast de la soirée,—à nos distingués hôtes, les délégués coloniaux à la conférence d'Ottawa. Je suis heureux d'avoir l'occasion de dire à ces messieurs qu'ils ont été bienvenus de tout cœur dès leur départ de leur pays respectif, au-delà des mers, pour le Canada. Je présume, que bon nombre de délégués ont fait connaissance pour la première fois avec le Canada et l'Amérique du Nord. Espérons qu'à leur retour dans leur pays, ils emporteront, sinon des impressions dorées, au moins satisfaisantes, sur la condition du Dominion, et qu'ils seront tout imprégnés de l'idée que nous retirions de grands avantages de communications plus rapides et plus faciles entre les deux pays, tant au point de vue social qu'au point de vue commercial.

“ Le fait qu'une conférence coloniale vient d'être tenue en dit plus que des volumes sur le développement et l'énorme progrès accomplis par les colonies qui y étaient représentées. Qui aurait imaginé, il y a quinze ou vingt ans, que des représentants de l'Australie et l'Afrique britannique viendraient à la capitale du Canada pour étudier et discuter la question d'établir des relations commerciales plus étendues avec ce pays? Le chemin de fer Intercolonial, de Québec à Halifax, était à peine ouvert au trafic. Quant au Pacifique Canadien, on aurait difficilement pu y penser, tandis que le voyage d'Australie au Canada durait de quatre à six mois. Maintenant le Canada offre la route la plus courte du monde pour les colonies de la Chine, de l'Inde, et de l'Australie.

“ Du Cap Breton à Vancouver, une voie ferrée continue transperce le territoire canadien. De Vancouver au Japon et à la Chine, le voyageur a l'avantage d'une ligne de steamers de première classe à travers l'Océan Pacifique. De ce côté, le Canada possède la ligne la plus courte des côtes du St-Laurent à l'Europe, et il est à espérer que nous aurons avant longtemps l'avantage d'un service rapide égal en tous points aux steamers rapides qui font le service entre New-York et Liverpool. Cette amélioration aura, sans aucun doute, pour effet de faire rechercher par les voyageurs, les touristes et les hommes d'affaires, la route canadienne pour l'Asie et les colonies Australiennes. Messieurs, après ces quelques paroles de bienvenue, je désire que vous emplissiez vos verres et buviez à la santé et à la prospérité de

nos hôtes et de leurs pays respectifs.”

La cité de Québec aura donc une exposition cette année. Les membres de la compagnie d'exposition sont activement à l'ouvrage. Mais il y a une chose importante qu'ils nous paraissent négliger: la publicité. S'ils veulent, comme nous le croyons, que leur exposition ne soit pas un simple concours régional, ils doivent dès maintenant—et c'est déjà tard—annoncer dans toute la province et dans tout le Canada, voire même aux Etats-Unis; annoncer dans les journaux, par circulaires, par affiches, par tous les moyens possibles. Le succès de leur entreprise en dépend dans une grande mesure.

### LE FOIN EN FRANCE

En temps ordinaire, la France exporte du foin plus qu'elle n'en importe. L'année 1893 a été exceptionnelle; une sécheresse de trois mois, au printemps ayant brûlé ses prairies, il lui a été nécessaire d'importer et elle s'est adressée pour cela un peu partout: en Hongrie, en Italie, dans l'Amérique du Sud, aux Etats-Unis et au Canada. Un grand nombre de chargements de foin canadien ont été expédiés en France, tant par la voie du St-Laurent que par les ports de Boston et de New-York. Malheureusement, beaucoup de nos expéditeurs ont voulu trop exploiter la position et la mauvaise qualité du foin expédié sur un marché très méticuleux sur toutes sortes de marchandises, nous a fait, là-bas, une réputation détestable. La cherté du foin a amené nombre d'éleveurs à abattre une partie de leurs animaux destinés à l'élevage; de sorte que, avec une récolte abondante cette année, la France se trouve approvisionnée de fourrages à bon marché avec un troupeau moins nombreux à nourrir. Les prix des fourrages sont, par suite, tombés à des prix qui ferment le marché français à nos exportations.

Pour donner une idée de la baisse, nous citerons un relevé des prix auxquels les fourrages requis par le ministère de la guerre ont été adjugés en 1893 et en 1894 (prix par 100 kilos, soit 212 lbs.)

	Foin		Paille	
	1894	1093	1894	1893
Armée de Paris....	\$2.00	\$3.20	\$1.80	\$2.50
1er corps.....	2.20	3.40	1.85	3.00
2ième corps.....	1.90	3.60	1.80	3.00
etc., etc., etc.				