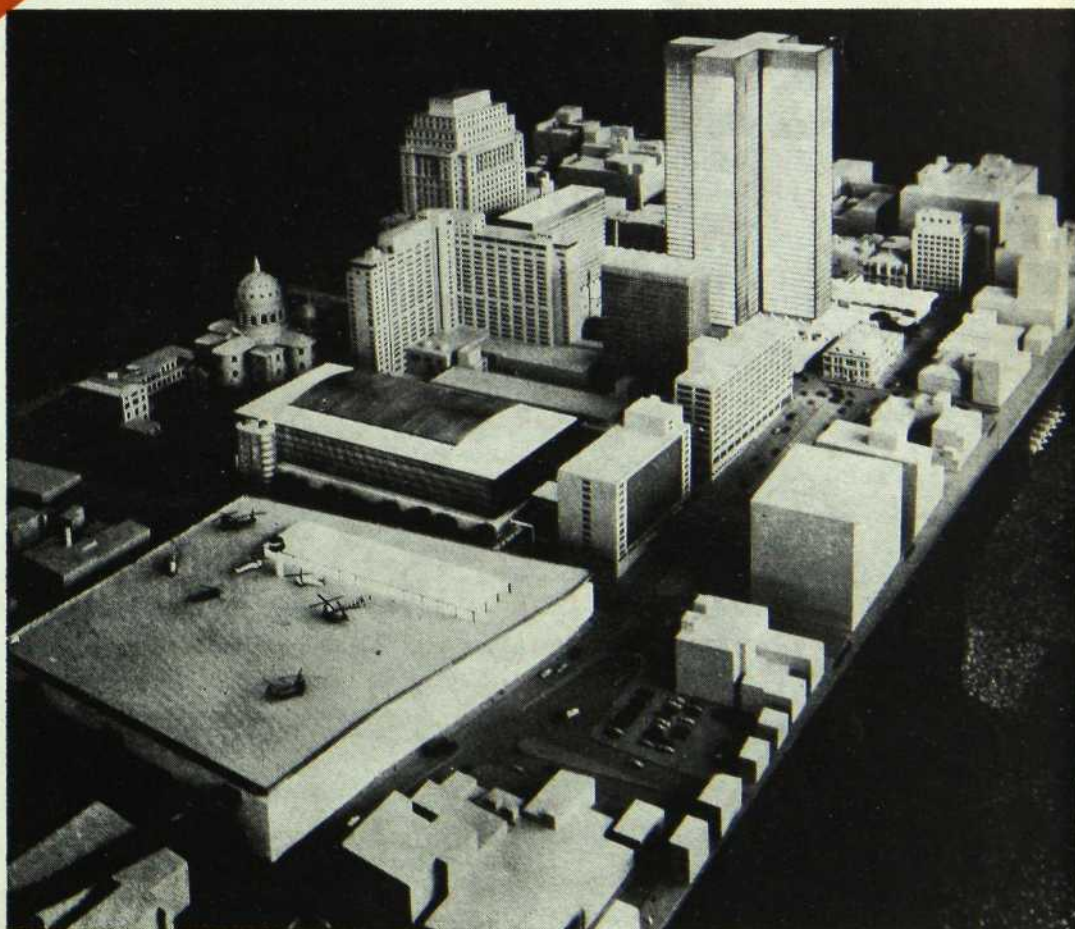


REVUE DE LA

CHAMBRE DE COMMERCE

FRANÇAISE

AU CANADA



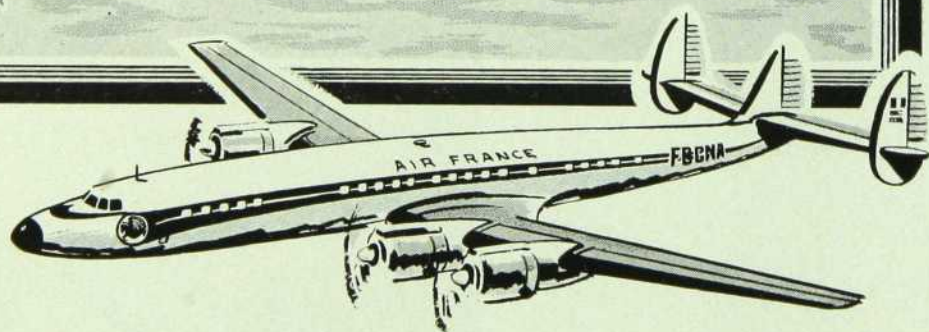
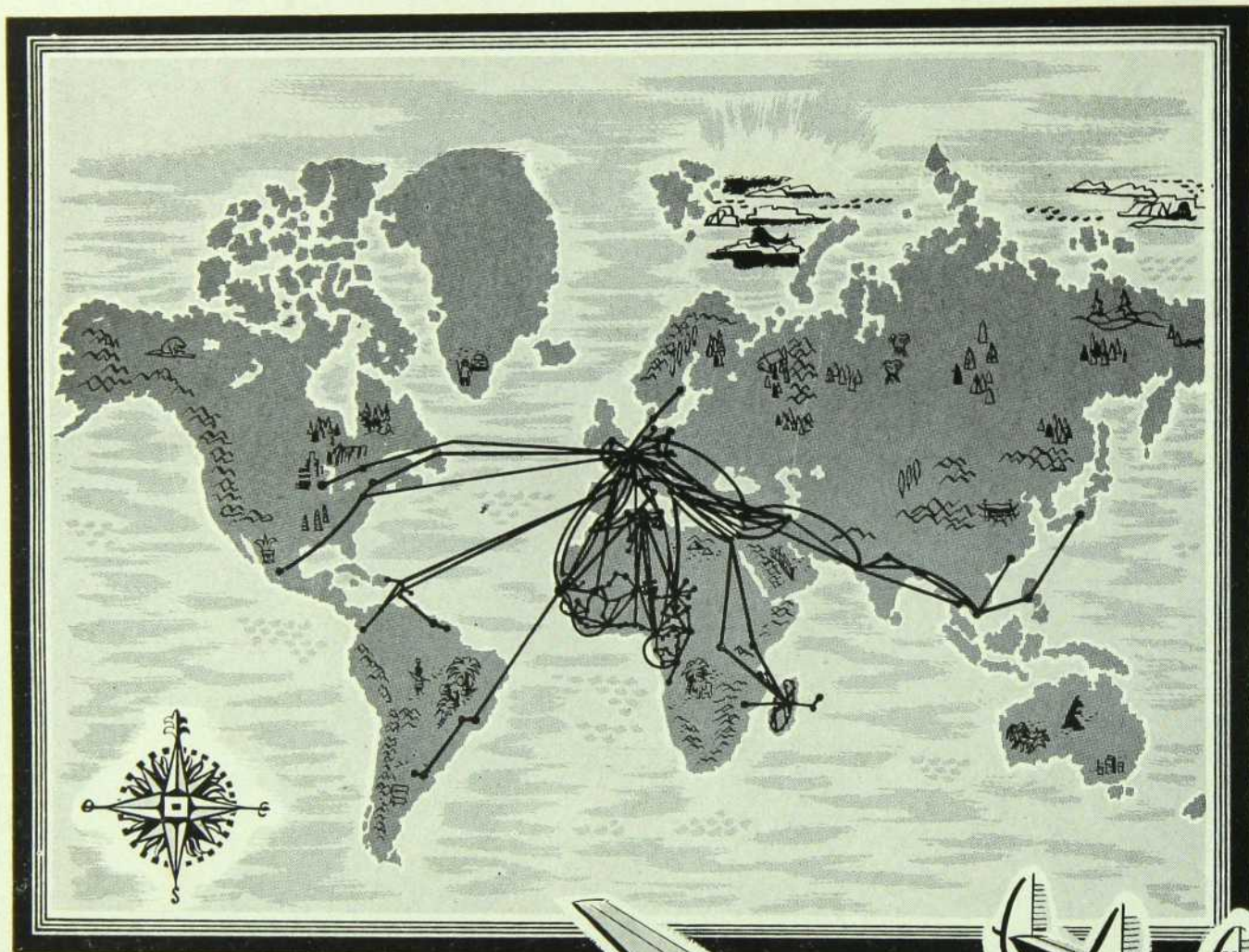
AUTOMNE

1957

No 547



Le plus grand réseau du monde



Immeuble de l'Aviation
Internationale,
rue Dorchester, Montréal
UN. 6-8344

*Consultez votre agent
de voyage, de chemin de fer
ou le bureau d'Air France
le plus proche.*

- Air France dessert le réseau aérien le plus long du monde.
- Air France relie 6 continents, 73 pays, 236 villes.
- Air France a transporté, l'année dernière, plus de 2.280.000 passagers.
- Air France a, toutes les 7½ minutes, un avion qui décolle quelque part dans le monde.
- Air France possède la flotte aérienne la plus moderne et la plus luxueuse au monde.

AIR FRANCE

REVUE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE FRANÇAISE AU CANADA

Automne 1957, No 547

La conjoncture canadienne	3
La voie maritime du Saint-Laurent G. Simon	5
L'opération 20 %	9
Orientation des valeurs boursières par rapport à la conjoncture économique	11
Le plan de modernisation et d'équipement de la S.N.C.F. J. Klein	13
Le Canada et ses ressources naturelles...N.J. t'Kint Roodenbecke	15
La bourse canadienne E. Krafft	17
Nouvelles françaises	21
Nouvelles canadiennes	23
Nécrologie: Le Commandant Maurice Quédrue	25
Nouveaux membres	26
Liste de nos membres	27

**CHAMBRE DE COMMERCE
FRANÇAISE AU CANADA**

429, Avenue Viger
Montréal, Qué.

Tél.: PLateau 9420
Adr. tél.: Gallia Montréal

Bureau de Paris:
31, Avenue Pierre Ier de Serbie (16e)
Tél.: Kleber 68-50

La Revue est publiée chaque trimestre par la
Chambre de Commerce Française au Canada.

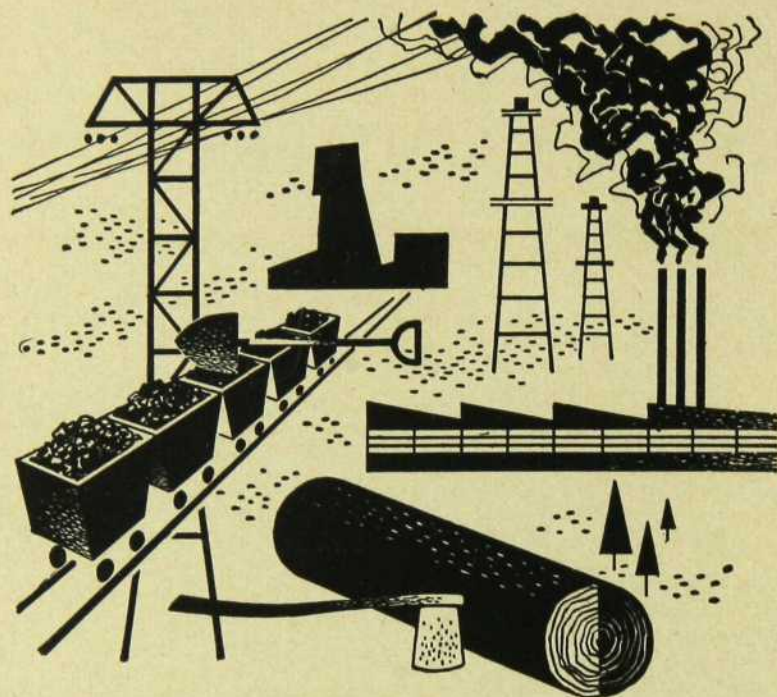
Prix: 25 cents le numéro.

*Autorisé comme envoi postal de deuxième classe par
le ministère des Postes.*

Imprimé par Allied Press Inc.
7055, rue Alexandra, Montréal, Qué.

Couverture:

Maquette du projet de la place Ville-Marie qui sera réalisé
au centre de Montréal conjointement par Webb and Knapp
et le Canadien National. *(Photo Canadien National.)*



PRODUITS ET RECHERCHES L.A. SUIVENT LE PROGRES DU CANADA

De l'extraction et du raffinage des métaux à leur découpage et façonnage, de la fabrication des montages aux structures complétées, les procédés et l'outillage Liquid Air accélèrent et simplifient partout la production dans les usines canadiennes.

Un flot continu de gaz, d'outillage et de fournitures est maintenu dans chaque province par un réseau de succursales, ateliers, entrepôts bien stockés et dépositaires, de sorte que, peu importe où vous demeurez au Canada, vous êtes assuré des services compétents et continus de Canadian Liquid Air.

Comptez sur Liquid Air pour tous vos besoins de soudage, oxycoupage et procédés connexes.



Canadian LIQUID AIR Company
LIMITED

ST. JOHN'S, SYDNEY, HALIFAX, MONCTON, BATHURST, QUEBEC, SOREL, MONTREAL, CORNWALL, BROCKVILLE, TORONTO, HAMILTON, NIAGARA FALLS, WATERLOO, LONDON, SARNIA, WINDSOR, SUDBURY, PORT ARTHUR, WINNIPEG, REGINA, SASKATOON, EDMONTON, CALGARY, RED DEER, CRANBROOK, VANCOUVER, VICTORIA, KITIMAT.

La Conjoncture Canadienne

L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE tend à se stabiliser, sinon a fléchir. Elle est dans l'ensemble irrégulière et, à l'exception des secteurs dont l'activité dépend des dépenses de consommation, les affaires plafonnent ou sont à la baisse. Si, au début de l'été, on pouvait espérer que l'automne entraînerait un redressement, cet espoir semble maintenant exclu.

CETTE STABILISATION ne signifie pas une régression sérieuse. En fait, l'économie est toujours forte et saine et il faut rappeler que l'activité avait atteint en 1956 un nouveau record. Le danger, s'il y en a un, est dans l'éventualité d'une réaction pessimiste en chaîne, qui pourrait trouver sa source dans la faiblesse des marchés boursiers. Mais il faut souligner, à cet égard, que les milieux d'affaires restent confiants.


LA PRODUCTION marque le pas ou fléchit dans la majorité des industries-clef: papier, mines (à l'exception du nickel, du fer et de l'amiante), métallurgie, pétrole, notamment. Dans tous ces secteurs on constate un affaiblissement de la demande, tant domestique qu'étrangère, une tendance à la surproduction, un gonflement des stocks et une réduction des bénéfices des entreprises. De grandes industries qui promettaient beaucoup au printemps, comme la sidérurgie et l'automobile, sont loin d'avoir tenu leurs promesses.

PAR CONTRE, les secteurs axés sur la consommation domestique maintiennent des chiffres d'affaires satisfaisants: services publics, électricité, finance, commerce de détail, industries alimentaires, par exemple. Les salaires restent élevés, ainsi que les revenus disponibles. Aussi les dépenses de consommation demeurent-elles favorables. C'est, pour le moment, le point fort de l'économie. Tout indique que la demande des produits de consommation durables et non durables restera assez stable au cours des prochains mois. On note également une amélioration dans la construction des logements, même si les chiffres restent très inférieurs à ceux de l'an dernier.

LES DÉPENSES D'ÉQUIPEMENT qui, en 1956 et au début de cette année, constituaient le principal stimulant de l'économie, ont tendance à diminuer. Ce fléchissement se poursuivra sans doute à la fin de cette année et en 1958. La conjoncture étant moins favorable, certaines sociétés ajournent en effet l'exécution de leurs plans d'investissement. Par ailleurs, le nouveau gouvernement fédéral freine les dépenses militaires; les dépenses d'équipement de caractère gouvernemental vont donc également diminuer ou au moins se stabiliser.

L'ARGENT RESTE RARE ET CHER et la situation est toujours tendue sur le marché monétaire. Des indices d'un certain relâchement commencent toutefois à se faire jour et il est probable qu'au cours des prochains mois les limitations sur le crédit et la cherté du loyer de l'argent se relâcheront. Le nouveau gouvernement canadien est favorable à une baisse du loyer de l'argent. Les pressions inflationnistes étant moins fortes (les prix ne sont plus uniformément à la hausse mais plus irréguliers) et l'activité économique plafonnant, il ne serait pas surprenant que les autorités monétaires fussent amenées à relâcher leur politique.

LE FLÉCHISSEMENT de l'activité industrielle se traduira cet hiver par un accroissement assez sérieux du chômage saisonnier. C'est dans cette perspective qu'Ottawa vient de prendre des mesures pour freiner l'immigration. Celle-ci n'en atteindra pas moins, à la fin de l'année, un chiffre record — le plus élevé depuis 1913.



POULENC
LIMITÉE

spécialités thérapeutiques de choix

8580 Esplanade Montréal



La B de M fut la première à nommer un agent de banque canadien aux Etats-Unis, pour assurer le développement du commerce outre frontière. C'était en 1818, à New-York.



BANQUE DE MONTRÉAL

La Première Banque au Canada d'un océan à l'autre
SUCCURSALES DANS LES DIX PROVINCES

Sièges Régionaux

Halifax, Toronto, Winnipeg, Calgary et Vancouver

SIÈGE SOCIAL: MONTRÉAL

Représentant Européen

10 Place Vendôme, Paris 1er: ERIC J. PULTON

RESSOURCES DÉPASSANT \$2.700.000.000 • 700 SUCCURSALES AU CANADA • BUREAUX AUX ÉTATS-UNIS, EN GRANDE-BRETAGNE ET EN EUROPE CONTINENTALE • CORRESPONDANTS BANCAIRES DANS LE MONDE ENTIER

DEGUSTEZ
la fameuse
LIQUEUR
du
PAYS BASQUE

LIQUEUR IZARRA

JAUNE en Bouteilles No 213A
en tout temps

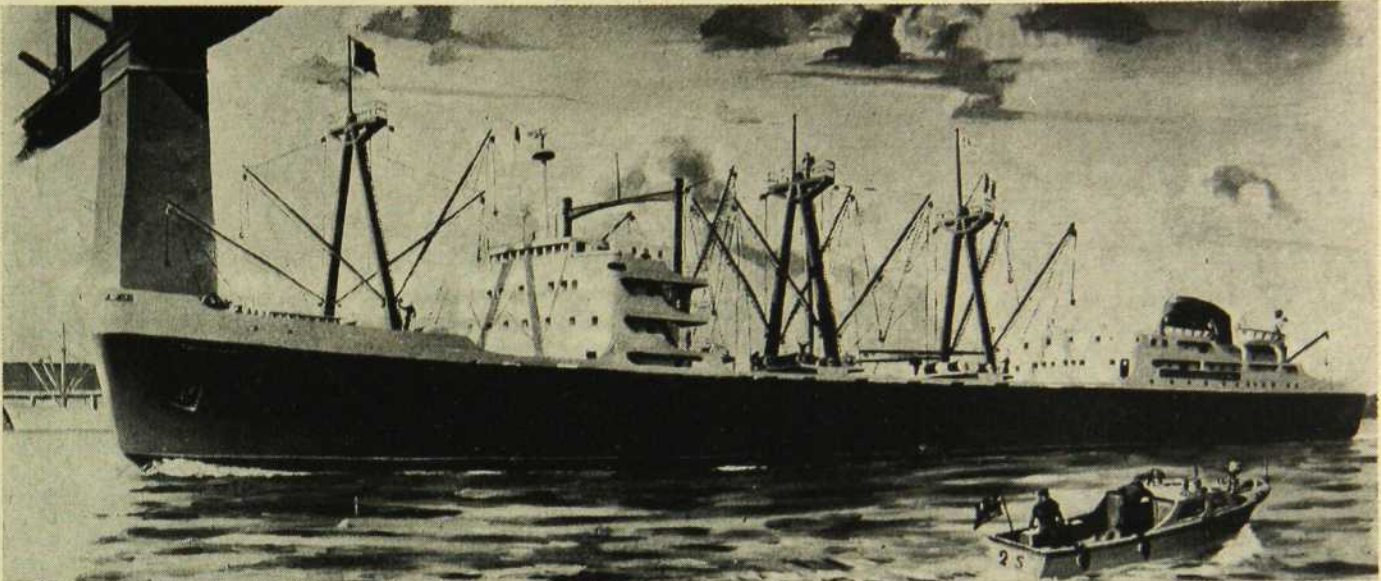
VERTE en Cruches No 213C
pour cadeaux de fête

EN VENTE
dans tous les
MAGASINS
de
C.L.Q.

LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

par Georges SIMON

Représentant de la Compagnie Générale Transatlantique au Canada



Cargo de 7.500 tonnes de port en lourd, du type *Cleveland* et *Chicago*, destiné à la ligne des Grands Lacs et du Saint-Laurent, de la Compagnie Générale Transatlantique.

“Si la consommation d'énergie électrique de la province d'Ontario n'avait pas doublé depuis 1945 et ne devait, selon toute probabilité, tripler d'ici 1980, la décision d'aménager le cours du Saint-Laurent entre Montréal et le lac Ontario ne serait pas encore prise” — ou, si l'on veut, cette décision n'a pas été prise plus tôt parce que l'Ontario disposait, jusqu'à ces dernières années, de l'énergie électrique suffisante à son développement industriel.

Cette opinion, récemment formulée par le professeur J. L. McDougall, de la Queen's University, à Kingston, veut dire que le facteur navigation, à lui seul, n'aurait pas suffi à emporter, en 1954, la décision de mettre à exécution un projet qui, depuis l'ouverture, en 1700, du canal Lachine, dans la partie sud de l'île de Montréal, tentait l'ingéniosité des hommes.

Sans doute la nécessité, pour les Etats-Unis, de recevoir le minerai de fer du Labrador par la voie directe et sûre de la voie maritime, et, pour le Canada, d'établir une liaison maritime directe entre l'Europe et l'Ouest canadien, aurait-elle, dans un avenir plus ou moins proche, rendu la décision inévitable, mais l'opinion du professeur McDougall est formelle: c'est le besoin urgent d'énergie électrique de l'Ontario qui a précipité la décision d'utiliser, avec l'usine hydro-électrique de Cornwall, une partie de la chute de 225 pieds du Saint-Laurent entre le lac Ontario et Montréal; corrélativement, c'est la création du plan d'eau nécessaire à l'alimentation de cette usine qui a rendu possible, au sens physique du mot, la voie maritime.

Avant d'étudier l'économie de la voie maritime proprement dite, il peut être utile de dire quelques mots du projet hydro-électrique, l'un des derniers grands travaux en cours d'achèvement sur le continent nord-américain. C'est une entreprise à laquelle participent, du côté américain, la Commission d'Énergie de l'Etat de New-York et, du côté canadien, la Commission d'Énergie Hydro-Électrique de la Province de l'Ontario; elle consiste essentiellement

dans la création d'un vaste plan d'eau de 30 milles de long, de 3 à 4 milles de large, de 18 à 22 pieds de profondeur, grâce à la construction d'un barrage aux rapides du Long-Sault, dans les eaux américaines. Le barrage ferme le chenal sud du Saint-Laurent et canalise les eaux vers un deuxième barrage situé en aval; la chute d'eau ainsi créée, d'une hauteur de 92 pieds et d'un débit de 110.990.000 gallons à la minute actionnera deux centrales électriques, une sur la rive canadienne, l'autre à la pointe est de l'île Barnhart, et chacune comportera 16 turbines capables de fournir 1.100.000 chevaux-vapeur. Un troisième barrage, situé à Pointe-Iroquois, à 30 milles en amont de celui de Long-Sault, permettra de régulariser la nappe d'eau et d'éliminer les risques d'inondation en aval. Le coût de construction de l'ensemble dépassera 600 millions de dollars, c'est-à-dire deux fois plus que la voie maritime elle-même.

La raison de cette gigantesque entreprise? Essentiellement l'évolution industrielle de l'Ontario, dont les besoins d'énergie électrique ont passé, entre 1945 et 1954, de 2,5 millions à 5 millions de kilowatts et dépasseront 20 millions de kilowatts dans vingt-cinq ans.

Entre 1945 et 1954, la population de l'Ontario a augmenté de 32%, la valeur des produits manufacturés de 109%, atteignant, en 1955, une valeur de 9 milliards de dollars, et celle des produits agricoles de 45%; dans le même temps, quinze nouvelles sources d'énergie représentant 2.700.000 kilowatts étaient mises en service. L'usine hydro-électrique de l'île Barnhart fournira 1.640.000 kilowatts, qui seront également répartis entre la province d'Ontario et l'Etat de New-York. C'est donc l'existence de ces deux débouchés qui, en dernière analyse, a rendu possible l'aménagement du cours du Saint-Laurent.

Qu'est-ce que la voie maritime du Saint-Laurent et quelles possibilités de développement offre-t-elle aux territoires riverains des lacs et du fleuve?

La voie maritime résultera de l'aménagement du Saint-Laurent sur une distance de 180 milles entre Montréal et le lac Ontario. Les travaux consistent essentiellement dans la construction d'écluses et des travaux de dragage. Le programme comporte la construction de sept écluses de grandes dimensions (800 pieds de long, 80 de large et 30 de profondeur utile) destinées à remplacer les vingt-deux écluses qui jalonnent actuellement le trajet Montréal-Prescott. Cinq sont construites par le Canada: deux à proximité et en amont de Montréal, qui permettront de contourner les rapides de Lachine; deux autres à l'entrée du lac Saint-Louis, et une à Iroquois, en amont du barrage du Long-Sault. Les Etats-Unis, de leur côté, construisent les deux écluses du canal du Long-Sault: écluse Robinson, côté ouest, écluse Eisenhower, côté est. Les sept écluses compensent la différence de niveau de 225 pieds entre Montréal et le lac Ontario.

Les travaux comportent également le dragage du fleuve dans la région des rapides internationaux et des Mille-Iles et la création d'un nouveau chenal là où l'ancien parcours est abandonné, à une profondeur minimum de 27 pieds, permettant le passage des navires d'un tirant d'eau de 25 pieds.

Il faut aussi mentionner les travaux d'approfondissement du canal de Welland qui, reliant le lac Ontario au lac Erié, compense les 326 pieds de différence de niveau entre les deux lacs. Welland comporte huit écluses, dont trois doubles, mais son débit a été jugé insuffisant; les travaux actuellement en cours éviteront que Welland ne devienne un goulot d'étranglement.

Examinons maintenant ce qu'apporte la voie maritime.

A. — Matériaux stratégiques

Sur le plan stratégique tout d'abord, la voie maritime constitue une route à grand débit pour l'approvisionnement de l'arsenal

Etats-Unis-Canada en matériaux stratégiques, notamment en minerai de fer (Ungava), au départ de Sept-Iles, sur la rive nord du Saint-Laurent, et en titane, au départ du Håvre-Saint-Pierre, à l'est de Sept-Iles.

Depuis un certain temps déjà, les gisements de minerai de fer du Mesabi, à l'ouest de Duluth, ne suffisent plus à alimenter l'industrie lourde américaine, tant du fait de l'amenuisement qualitatif du minerai que de l'augmentation constante de son coût d'extraction, et les Etats-Unis se sont tournés vers l'étranger pour trouver le minerai qui leur faisait défaut. L'exploitation récemment entreprise, dans le Mesabi, de gisements de taconite (teneur en fer, 61 %) ne donnera pas de résultats appréciables (30 millions de tonnes) avant 1975. Les Etats-Unis ont actuellement dix fournisseurs principaux, le plus important étant, jusqu'en 1955, le Venezuela (usine de Cerro-Bolivar de United Steel Corp.), qui a fourni en 1954 environ 5 millions de tonnes; viennent ensuite après le Canada, qui occupe la deuxième position, le Pérou, le Chili et la Suède. Ceci veut dire que la presque totalité du minerai importé par les Etats-Unis arrive de l'étranger par des voies maritimes étirées sur des milliers de milles, ouvertes à la fois aux attaques aériennes et sous-marines (Venezuela-Sparrows Point: 2.000 milles).

Il est dès lors évident qu'une nouvelle source de minerai, aussi proche des centres industriels américains des lacs que celle dont elle est appelée à faire la relève et, en outre, invulnérable aux attaques sous-marines, présente un intérêt de tout premier ordre. La consommation de minerai de fer des Etats-Unis est actuellement de 110 millions de tonnes; elle atteindra 200 millions de tonnes en 1975. Dès 1960, il faudra importer de 25 à 30 millions de tonnes, en 1970, de 50 à 70 millions. Les gisements de l'Ungava ont produit, en 1956, environ 12 millions de tonnes, dont 10 millions destinés aux Etats-Unis (8 pour la côte est, 2 pour les lacs) et 2 à l'Europe.

Par ailleurs, pour une distance égale (Cleveland est pratiquement équidistant de Duluth et de Sept-Iles), le bassin industriel du lac Erié recevra, grâce à la voie maritime, un minerai sensiblement plus riche que celui du Mesabi, dont le prix de revient augmente et dont la qualité s'amenuise. Reste évidemment le délai de transport qui joue au bénéfice du lac Supérieur, puisque le trajet Duluth-Cleveland ne compte que l'écluse de Sault-Sainte-Marie, alors que Sept-Iles-Cleveland en comptera quinze (sept entre Montréal et le lac Ontario et les huit du canal de Welland). Ce désavantage, dans les répercussions qu'il peut avoir sur le prix de revient, perdrait toute importance en temps de guerre, et la voie maritime prendrait alors toute sa valeur en tant que voie navigable intérieure capable d'apporter au cœur même de l'arsenal américain et canadien des matériaux stratégiques de la plus haute importance.

B. — Céréales

La voie maritime compte non seulement sur le minerai, mais aussi sur les céréales de l'Ouest canadien, qui sortent en grande partie soit de Port-Churchill, dans la baie d'Hudson (mais cette route n'est praticable qu'en été), soit des deux grands ports canadiens du lac Supérieur, Port-Arthur et Fort-William. Actuellement, les navires des lacs de 700 pieds et de 22.000 tonnes de port en lourd n'ayant pas accès aux ports canadiens en aval de Prescott, déchargent leur grain dans ce port, d'où il est transféré, à destination de Montréal, sur des navires de faible tirant d'eau.

La voie maritime est appelée à modifier cette situation par la suppression de l'escale de Prescott, car les navires des lacs de gros tonnage pourront accomplir le trajet Port-Arthur-Fort-William-Montréal directement — le transfert à Montréal sur les cargos de haute mer demeurant une obligation, sauf dans le cas

THE KEY CONSTRUCTION LIMITED

— ENTREPRISE DE TRAVAUX PUBLICS —

- Travaux maritimes et de canalisation
- Installations hydroélectriques
- Travaux souterrains
- Ponts — Routes — Voirie
- Bâtiments industriels et divers

1070 Bleury

Tél.: UN. 1-2775

MONTREAL (Canada)

d'un navire qui remonterait au lac Supérieur pour y prendre un chargement complet de grain. Les autorités portuaires de Montréal pensent qu'il sera plus économique d'amener le grain à pied d'œuvre par des gros navires des lacs et de le transborder à Montréal que d'aller le prendre au lac Supérieur. De ce fait, Montréal paraît appelé à devenir un des centres de grain les plus importants des Grands Lacs-Saint-Laurent et des travaux sont en cours pour accélérer les opérations de déchargement des navires des lacs et de chargement des navires de haute mer.

C. — Marchandises générales

L'accessibilité des ports des lacs aux navires de haute mer avec des chargements de 6.000 tonnes correspondant au tirant d'eau maximum compatible avec la profondeur des chenaux (27 pieds) constitue l'aspect proprement commercial de la voie maritime. Or, actuellement, le rendement du Saint-Laurent est limité par les dimensions de la plus petite des écluses qui jalonnent le parcours Montréal-lac Ontario, et qui commande le tirant d'eau maximum des navires et leur port en lourd. Alors qu'un navire ne peut aujourd'hui se présenter au canal Montréal-Lachine avec plus de 1.500 tonnes de marchandises, les nouvelles écluses de la voie maritime permettront le passage de cargos d'un tirant d'eau de 25 pieds, correspondant à un chargement d'environ 6.000 tonnes de marchandises générales, c'est-à-dire que chaque navire pourra transporter environ quatre fois plus de fret. A cet égard, il est intéressant de noter que la capacité d'emport des navires de haute mer actuellement en service sur les lacs va presque doubler à l'ouverture de la voie maritime puisqu'ils pourront charger à plein (2.500-2.600 tonnes de marchandises), alors que, actuellement, ils ne peuvent, en amont de Montréal, dépasser 1.400-1.500 tonnes. Ceci veut dire que même *sans tonnage supplémentaire*, la voie maritime doublera la capacité d'emport de la flotte actuelle. C'est là un appel à la modération dans l'élaboration des programmes de construction de tonnage neuf. L'on sait ce que pléthore de tonnage veut dire dans l'exploitation d'une ligne.

Par ailleurs, le temps de traversée Montréal-lac Ontario sera réduit d'au moins deux jours puisqu'il ne demandera plus que vingt et une heures, alors que les vingt-deux écluses actuelles demandent un minimum de trois jours.

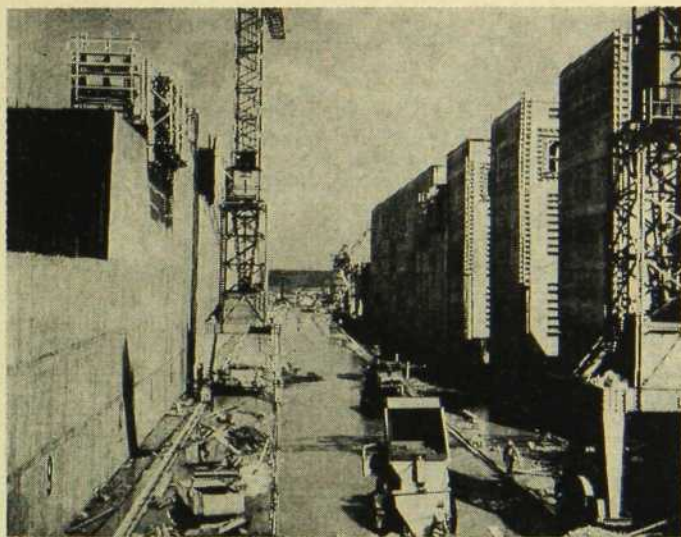
La voie maritime permettra donc la desserte plus rapide d'un arrière-pays riche — aux Etats-Unis, les huit Etats riverains des lacs (Minnesota, Wisconsin, Illinois, Indiana, Michigan, Ohio, Pennsylvania et New-York) et les dix Etats tributaires des trois premiers (Kentucky, Iowa, Missouri, North Dakota, South Dakota, Nebraska, Kansas, Montana, Wyoming et Colorado) représentent au total 74 millions d'habitants et produisent 69 % des produits laitiers, 61 % du blé, 71 % du maïs, 80 % du minerai de fer, 40 % du charbon, 84 % des automobiles, 75 % de l'acier — au Canada, la province d'Ontario, en plein essor industriel, avec Toronto et Hamilton, et le Québec, avec Montréal dont le trafic augmente d'année en année.

Plus rapides et plus importants, les transports par la voie maritime seront moins onéreux. Pour le moment, l'économie des transports par la voie des Grands Lacs n'a pas encore trouvé un équilibre pleinement satisfaisant, car les chemins de fer n'accordent pas aux marchandises Grands Lacs, tant à l'importation qu'à l'exportation, les tarifs préférentiels dont bénéficient les marchandises qui arrivent ou partent par la côte est des Etats-Unis, la côte ouest ou le golfe.

Il s'agit là d'une question de la plus haute importance pour la nouvelle voie, dont le développement, si paradoxal que cela puisse paraître, est en grande partie entre les mains des transporteurs terrestres. Il ne faut pas douter que cette question, qui freine

actuellement l'essor de la ligne des Grands Lacs, recevra une solution satisfaisante dans un proche avenir, car la voie maritime n'est pas plus susceptible de diminuer le chiffre d'affaires des chemins de fer que les chemins de fer n'ont le pouvoir de s'opposer indéfiniment au développement de la voie maritime.

Sur le premier point, on peut rappeler l'augmentation très sensible du chiffre d'affaires des chemins de fer américains sur les lignes nord-sud de la vallée de l'Ohio et du Mississippi, malgré une utilisation de plus en plus large des voies navigables que sont l'Ohio et le Mississippi. En réalité, le développement des transports fluviaux a entraîné une augmentation générale du volume du trafic qui a bénéficié aux chemins de fer et il est probable que le même phénomène interviendra pour la voie maritime; une augmentation générale du trafic, grâce à la voie maritime, ne pourrait que bénéficier à la côte est — donc aux chemins de fer — avantage qui jouerait à plein pendant les mois d'hiver, lorsque le Saint-Laurent est fermé à la navigation.



Ecluse de la Côte-Sainte-Catherine, en aval de Montréal.

Les chemins de fer peuvent-ils s'opposer indéfiniment au développement du trafic des Grands Lacs par une discrimination tarifaire? Il n'est pas d'exemple que l'entrée en jeu d'un facteur économique nouveau ou l'amélioration d'un facteur déjà existant ne finisse par l'emporter, et il est permis de penser que la voie maritime, en substituant au trajet ferroviaire ou routier un trajet fluvial sensiblement moins cher diminuera nécessairement le prix de la marchandise transportée, et, tôt ou tard, la voie combinée fluviale et maritime triomphera.

Le continent nord-américain disposera ainsi de l'exutoire nord qui lui manquait: à la côte ouest, au golfe et à la côte est s'ajoute maintenant un quatrième littoral que borde un riche arrière-pays, aussi bien du côté canadien que du côté américain. Sans doute ce littoral est-il fermé à la navigation quatre mois de l'année, c'est incontestable, mais les avantages qu'il offre au commerce pendant huit mois sur douze ont été jugés suffisants pour justifier un investissement de 300 millions de dollars. C'est un argument de poids.

Comment sera amorti cet investissement? Nous avons parlé de la vente de l'électricité pour l'usine hydro-électrique; reste la question du péage pour la voie maritime.

(suite à la page 10)

ANGLO-FRENCH GELATINES LTD.

offre sur stock

Gelatines Rousselot
Sulfates de Lauryl
Eutectol

Alcools gras
Quaternaires d'Am
Talc de Luzenac
Huiles essentielles

1487, rue de la Montagne, Montréal

VI. 5-6380

J. E. RIVIERE, *Gérant*

Courtiers en Douane

Expéditeurs

Entreposeurs

Camionneurs

Agents Transitaires

ST. ARNAUD & BERGEVIN

LIMITÉE

118, rue St-Pierre

Montréal, P.Q.

Tél.: BE. 1561



Le trait d'union entre la France et le Canada

BANQUE CANADIENNE NATIONALE (France)

37, RUE CAUMARTIN, PARIS



BANQUE CANADIENNE NATIONALE
FONDEE EN 1874

CAPITAL VERSE \$ 7.000.000
RESERVE 15.000.000
ACTIF, PLUS DE 640.000.000

PLACE D'ARMES, MONTREAL

586 Bureaux au Canada — 88 Succursales à Montréal

L'opération 20 pour cent

Communiqué du secrétariat d'Etat aux Affaires économiques

La portée des mesures résultant des décrets et arrêtés du 10 août 1957 (M.O.C.I. n° 1923-1924, du 14 août 1957, pp. 2623 et suivantes) et leur incidence sur les prix des marchandises exportées semblent n'avoir pas toujours été parfaitement comprises par nos acheteurs étrangers. Dans de nombreux cas, en effet, il a été signalé que les importateurs de marchandises françaises escomptaient qu'à la suite de la parution des textes du 10 août une baisse de 20 % serait pratiquée sur les prix en devises ou que les prix exprimés en francs resteraient inchangés.

Cette interprétation est inexacte. Si les exportateurs français doivent tenir compte dans leurs prix du versement, ils doivent bien évidemment prendre également en considération la suppression du remboursement des charges sociales et fiscales qu'ils obtenaient antérieurement et l'incidence de certaines hausses des prix intérieurs français, soit indépendantes de l'opération des 20 % (prix de l'acier, par exemple), soit liées à cette opération (produits importés incorporés dans la fabrication des produits exportés).

Les nouvelles mesures procurent bien, comme il a été fréquemment précisé, une prime de 20 % sur le montant des devises rapatriées. Mais l'effet pur et simple de cette prime conduit les exportateurs à baisser leurs prix en devises non pas de 20 % mais seulement de 16,66 % : si le prix antérieur était de 100 dollars, par exemple, le prix nouveau qui, compte tenu du versement de 20 % sur les devises rapatriées et toutes choses égales d'ailleurs, peut procurer aux vendeurs français une recette égale en francs est de 83,33 dollars.

En fait, cette baisse de 16,66 % ne peut pratiquement jamais être consentie.

En contre-partie du versement de 20 %, les exportateurs perdent en effet le bénéfice du remboursement des charges sociales et fiscales qu'ils obtenaient antérieurement. Le taux de ce versement était extrêmement variable selon les produits et les firmes ; la différence entre l'incidence du versement de 20 % et celle du remboursement antérieurement perçu est quelquefois importante, souvent faible, parfois nulle ; il existe même des entreprises pour lesquelles le remboursement des charges sociales et fiscales procurait un avantage supérieur à celui qui correspond au versement de 20 %.

De surcroît, les prix des marchandises exportées ne peuvent manquer de subir l'incidence souvent importante du prélèvement de 20 % appliqué aux produits importés servant à la fabrication ; il existe enfin certains chefs de

hausse propres au marché intérieur, telle que l'augmentation récente du prix de l'acier.

Pour ces raisons il est le plus souvent impossible aux exportateurs français de réduire leurs prix en devises d'une façon importante ou même de procéder à une baisse quelconque : les acheteurs étrangers ne doivent s'attendre, en général, qu'à une faible baisse des prix exprimés en devises ou même à leur maintien au niveau antérieur.

Les observations précédentes ont été présentées pour des prix libellés en devises ; il est bien évident que pour des prix libellés en francs, les mêmes remarques montrent que les exportateurs sont conduits à augmenter leurs offres — à concurrence d'une proportion qui peut être voisine de 20 % — pour tenir compte de la suppression du remboursement des charges sociales et fiscales ainsi que des hausses que doivent supporter les produits inclus dans la fabrication des articles exportés, soit en raison du prélèvement de 20 % à l'importation, soit en raison d'accroissement de prix d'ordre purement intérieur.

Il convient enfin de préciser que le versement de 20 % ne s'applique pas à certains produits — textiles, produits bruts et semi-produits en fonte, fer ou acier, par exemple — pour lesquels les exportateurs français continuent à percevoir la contre-valeur des devises qu'ils rapatrient sur la base de l'ancienne parité. Les prix à l'exportation de ces produits ne peuvent naturellement faire l'objet d'une baisse ; ils peuvent, au contraire, pour les raisons déjà évoquées — incidence de 20 % ou des hausses intérieures sur les éléments des produits exportés — devoir être révisés en hausse.

Instruction de l'Office des Changes pour le règlement des importations et exportations nouvellement soumises aux 20 %

A la suite de l'arrêté du 26 octobre 1957 généralisant l'"Opération 20 %", l'Office des changes a adressé aux intermédiaires agréés une instruction (n° 715) fixant le régime des règlements des importations et des exportations à destination ou en provenance de l'étranger antérieurement exonérées du prélèvement de 20 % ou ne bénéficiant pas du versement :

I. — Importations antérieurement dispensées du prélèvement :

1° Tout achat, au comptant ou à terme, de devises destinées au règlement d'une importation qui, avant le 28 oc-

(suite à la page 24)

La voie maritime . . .

(suite de la page 7)

Cette taxe, aussi bien par l'importance que par le mode de perception qui sera adopté, constitue l'un des points délicats qui restent à régler entre les deux gouvernements.

De nombreux éléments d'appréciation sont appelés à intervenir dans son établissement, et il peut être utile, pour illustrer la complexité des problèmes qu'il pose, de faire un rapprochement entre la voie maritime, d'une part, et Panama et Suez, d'autre part.

Tout d'abord, la voie maritime est une voie d'accès, alors que Panama et Suez sont des raccourcis. La seule possibilité pour les cargos de haute mer d'accéder à des ports comme Chicago, Duluth ou Port-Arthur est le Saint-Laurent, alors que l'accès aux ports de la côte ouest du Pacifique, par exemple, est ouvert indifféremment par Panama ou le cap Horn. La voie maritime, au contraire, est en quelque sorte une "carte forcée" puisqu'elle conduit en fait à un cul-de-sac.

Il en découle une conséquence évidente — et importante — c'est que les navires qui utilisent la voie maritime à l'aller doivent obligatoirement l'utiliser au retour, alors que l'économie d'un voyage qui a commencé par Panama ou Suez, peut demander un retour par le cap Horn ou le cap de Bonne-Espérance. Par conséquent, le double péage est une servitude inéluctable.

Par ailleurs, la voie maritime continuera de faire face à la double concurrence qui joue dès maintenant — celle du rail et de la route, dont chacun possède un réseau pratiquement parallèle à la voie maritime — concurrence que ne connaissent ni Panama, ni Suez.

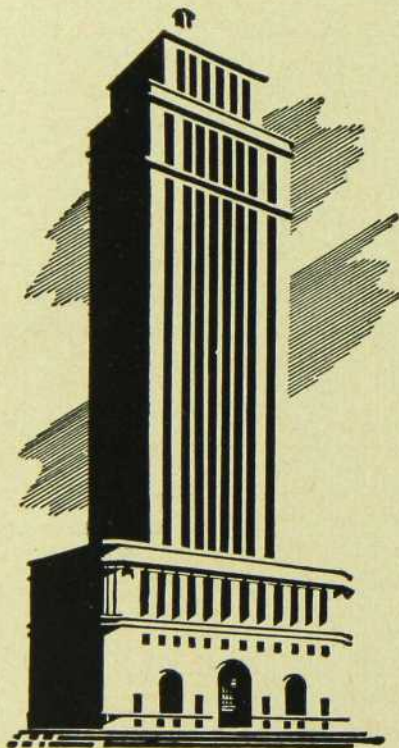
Enfin, les ports que les travaux en cours rendront accessibles sont et demeureront les concurrents de ceux de la côte est et du golfe.

Bien évidemment, tous ces différents facteurs devront entrer en ligne de compte. Chacun devra être pesé avec d'autant plus de soin que la voie maritime n'offre, en aucune manière, l'argument principal de Panama ou de Suez: l'économie de temps. Exprimée en jours d'armement, l'utilisation de Suez pour un voyage Marseille-golfe Persique représente des dizaines de milliers de dollars. La voie maritime, pour un trajet Cleveland-Anvers de 3.585 milles, représente une différence en moins de 383 milles par rapport à la route Cleveland-New-York-Anvers, économie qui n'a rien de comparable à celle que permet de réaliser le canal de Panama à un navire faisant Le Havre-Vancouver; en d'autres termes, le gain de temps par le canal de Panama autorise, *mutatis mutandis*, l'imposition d'une taxe de péage beaucoup plus élevée que peut faire la voie maritime. La taxe devra donc reposer sur une base à la fois suffisamment raisonnable pour attirer le fret, et suffisamment élevée pour permettre l'amortissement des travaux dans un délai normal. On se souvient que la taxe de péage de Panama avait été établie à l'origine à un taux tellement élevé qu'il fallut quarante ans pour que le trafic atteigne 30 millions de tonnes.

Il existe un autre élément qui complique encore le problème: le partage de la recette entre les Etats-Unis et le Canada. Utilisera-t-on le pourcentage de l'investissement initial? Dans ce cas, comme cela peut arriver, si le trafic américain est beaucoup plus important que le trafic canadien, la part de recette des Etats-Unis ainsi calculée risque d'être hors de proportion avec leur participation à l'investissement puisque la voie maritime coûtera environ 300 millions de dollars, dont 200 millions à la charge du Canada et 100 millions à la charge des Etats-Unis.

Enfin, Panama, Suez et Kiel sont des voies d'eau que tous les navires traversent obligatoirement de bout en bout et sur lesquelles un seul pays exerce sa souveraineté. La voie maritime, au

(fin à la page 12)



Siège Social — Montréal

L'UNE DES PLUS GRANDES
BANQUES DU MONDE, ELLE
GRANDIT AVEC LE CANADA

LA BANQUE ROYALE DU CANADA

PLUS DE 900 SUCCURSALES AU CANADA ET A L'ETRANGER

ACTIF: PLUS DE \$3.500.000.000

Orientation des valeurs boursières par rapport à la conjoncture économique

Cet article a été rédigé pour la *Revue* par les services d'études financières de la maison Geoffrion, Robert et Gélinas.

D'après certaines études statistiques, la valeur des titres cotés à la bourse de New York a baissé de 32 milliards de dollars depuis le 12 juillet dernier. Au Canada, cette perte de valeur, quoique moins prononcée, a cependant atteint le chiffre impressionnant de 6 milliards de dollars. Traduite en pourcentage, la baisse a été de 13,8 pour cent à New York contre 21,2 pour cent pour les bourses de Toronto et de Montréal.

Nous n'apprenons donc rien à personne en disant que nous avons assisté à une petite crise financière. Nous insistons toutefois sur l'adjectif "finan-

Moyennes	Banque	Utilité	Industriel	Combiné	Papier	Mine d'or
Haut à ce jour	55,44	153,4	323,4	264,2	1.668,82	143,61
Bas à ce jour	18,59	40,6	50,1	49,8	47,98	33,47
Haut — 1957	55,23	153,4	293,5	246,8	1.402,89	88,95
Août — 1957	49,53	144,5	274,4	231,1	1.164,03	81,44

Il ressort clairement de ce tableau que, en dépit du récent mouvement descendant, les moyennes sont encore à des niveaux très hauts. D'autre part, si nous considérons le peu d'activité qui règne actuellement, nous voyons bien qu'il n'y a pas de panique. En effet, 125.924.082 actions ont été transigées à la bourse de Montréal du 1er janvier 1957 au 4 octobre contre 239.236.029 pour la période correspondante de l'année dernière.

Nous croyons que cette récente réaction est un phénomène tout à fait normal et pleinement justifié. Les valeurs canadiennes avaient atteint des prix qui ne permettaient plus qu'un rendement très faible. La hausse avait été en partie occasionnée par une trop grande confiance, par l'inflation et par de nombreux achats étrangers. Actuellement, certaines actions d'excellentes compagnies industrielles canadiennes ont des taux de rendement variant de 4,5 à 7 pour cent. Les marchés financiers ont donc été "assainis" et se trouvent à des niveaux représentant plus exactement leurs valeurs réelles.

Toutefois, le fléchissement des titres boursiers n'a pas été uniquement causé par une réaction technique. D'autres facteurs ont contribué à cet état de choses, parmi lesquels, et principalement, le développement économique. Les rapports financiers du troisième trimestre de 1957 qui nous parviennent accusent presque généralement une baisse par rap-

port à l'année dernière. Ainsi, en ce qui regarde la production, l'industrie du papier est en baisse de 1,8 pour cent, les aciéries de 4,1, la construction de 21,4; seule l'industrie automobile montre une augmentation de 3,7 pour cent. Le revenu par individu a augmenté de 9 pour cent alors que le revenu national se maintient aux environs de 30 milliards de dollars. L'indice de chômage reste bas (2,8 pour cent). Nous remarquons que le volume de production, tout en accusant une légère baisse, ne s'en maintient pas moins à un niveau très élevé. Les bénéfices nets, par contre, montrent un déclin plus prononcé, causé par l'augmentation du coût de la production. Nous devons cependant garder en mémoire que l'année 1956 fut une année exceptionnellement bonne, et qu'une comparaison avec les années 1955 et 1954 serait à l'avantage de l'année courante.

Pour ce faire, il serait judicieux de rappeler les niveaux des moyennes enregistrées à la bourse de Montréal pour les différents secteurs de valeurs transigées à cette bourse.

Le commerce extérieur canadien est en déficit de 33,6 millions de dollars pour le mois de juillet, contre 60,5 millions en juin et 52,2 millions en juillet 1956. Toutefois, il est malheureusement probable que le Canada ne parviendra pas à maintenir un déficit aussi faible. En effet, le gouvernement américain envisage actuellement la possibilité d'augmenter ses tarifs douaniers en ce qui concerne les importations de plomb, de zinc et de pétrole. Par contre, il est possible que notre commerce s'intensifie avec les pays du Commonwealth.

En résumé, nous pensons que la période actuelle marque un temps d'arrêt. Plusieurs facteurs nous laissent prévoir une amélioration des conditions économiques. Tout d'abord, l'augmentation de l'épargne, la diminution des prêts et des dépenses d'établissement ont redonné une certaine vigueur au marché des obligations. Il est intéressant de noter à ce sujet que les derniers bons du trésor émis par la Banque du Canada donnaient un rendement de 3,84 pour cent, ce qui représente une baisse par rapport à la précédente émission. Ceci reflète l'intention de résorber la demande de dollars canadiens en vue de diminuer sa prime par rapport au dollar américain. Le gouvernement canadien, de son côté, a consenti un prêt de 150 millions de dollars sous forme d'hypothèque en vue de stimuler la construction de résidences. Nous espérons pouvoir interpréter ces mesures comme des signes avant-coureurs d'une diminution progressive des restrictions de crédit imposées en vue de lutter contre l'inflation.

Le Canada est un pays encore jeune, plein de dynamisme et d'enthousiasme. Ces qualités, il est vrai, nous exposent, sur le plan financier, à des fluctuations dont l'amplitude peut paraître exagérée. Néanmoins, tous les économistes s'accordent à dire que l'avenir nous réserve de nombreux nouveaux "booms". Les raisons de cet optimisme sont simples: augmentation de la population, accroissement continu du standard de vie, mise en valeur des richesses naturelles.

La voie maritime . . .

(suite et fin)

contraire, est soumise à la souveraineté de deux pays et elle admettra des navires qui feront une ou plusieurs escales dans deux pays différents.

Autant de difficultés à résoudre. Et les deux gouvernements en sont tellement conscients que le protocole d'accord prévoit qu'en cas d'impossibilité d'arriver à une formule satisfaisante pour les contractants, chacun établira son mode de taxation.

Il faudra faire intervenir aussi dans le calcul du péage les possibilités de la voie maritime. L'annonce de la mise en route des travaux avait suscité une vague d'optimisme que les premières études ont démentie. Dès 1927, les évaluations faites par le ministère du Commerce américain faisaient état d'un trafic total de 25 millions de tonnes; la même année, le Great Lakes-St. Lawrence Tide Water Association mentionnait 30 millions. En 1950, le ministère du Commerce américain portait ses évaluations à 57.500.000 tonnes minimum (maximum 86 millions de tonnes); une troisième évaluation de la Great Lakes-St. Lawrence Tide Water Association mentionnait, en 1953, 45.700.000 tonnes. Une étude récente conduite par le ministère du Commerce et de l'Industrie du Canada l'estimait à 44 millions de tonnes. Enfin, la Commission pour le développement de la voie maritime du Saint-Laurent estime que, pendant sa première année d'exploita-

tion, le trafic atteindra 36.500.000 tonnes, dont 10.500.000 de minéral, 12.100.000 de grain et 6.500.000 de marchandises générales.

En fait, le trafic du Saint-Laurent a été, en 1955, de 17 millions de tonnes, et dans l'état actuel des choses il paraît difficile que le trafic annuel (huit mois de navigation) puisse dépasser 22 millions de tonnes, ce qui correspond à la capacité d'absorption des écluses à raison d'un navire toutes les 40 minutes, 24 heures par jour pendant huit mois, sans retard d'aucune sorte. Telle est l'évaluation raisonnable que l'on peut faire aujourd'hui du potentiel de la voie maritime. Cette évaluation récente demande déjà à être révisée, car le gouvernement canadien vient de voter les crédits nécessaires à la construction, sur la rive nord du fleuve, en amont de Cornwall, de deux nouvelles écluses qui doubleront les écluses américaines du canal de Long-Sault, faisant ainsi de la voie maritime une voie entièrement canadienne. L'écoulement du trafic serait ainsi considérablement accéléré.

Tout ce qui précède constitue le côté brillant de la voie maritime. L'on peut tout de même penser qu'à longue échéance deux faiblesses pour ainsi dire congénitales feront regretter à ses promoteurs de n'avoir pas été plus audacieux, ou simplement plus réalistes. Disons tout de suite que ce sont des faiblesses auxquelles il sera possible de remédier.

Le premier inconvénient est l'insuffisance très nette de la profondeur des chenaux. Vingt-sept pieds de profondeur (8 m 24) limiteront le tirant d'eau des navires à 25 pieds et demi, et certaines unités ne pourront être utilisées à pleine capacité; par exemple, le cargo américain du type "Victory" sera limité à 79 % de sa capacité, et le "Liberty" à 85 %; autrement dit, chacun perdra de 1.500 à 3.000 tonnes/poids de sa capacité.

Le second inconvénient, plus grave que le premier (car en fait les navires des Grands Lacs sont souvent pleins en volume avant d'être à leurs marques), est l'absence d'écluses doubles, une pour le trafic montant, l'autre pour le trafic descendant. Il est hors de doute que la voie maritime va connaître un accroissement sensible des tonnages de vrac, minéral et blé (l'on considère dès maintenant que le vrac représentera 80 % du trafic total de la voie maritime); l'insuffisance du nombre d'écluses risque, d'une part, de limiter le volume total du trafic et, d'autre part, de retarder les mouvements des navires, ce qui est particulièrement grave pour les navires de haute mer d'un coût d'exploitation très élevé.

Ce sont là deux défauts auxquels il sera toujours possible de remédier, mais il est certain que les dépenses qui en découleront viendront encore grever les frais d'exploitation de la voie maritime et éventuellement augmenter l'importance de la taxe de péage.

En conclusion, l'on peut penser que la voie maritime est assurée d'un brillant avenir. Elle ouvre le continent nord-américain (Duluth est à 2.300 milles de l'océan) aux navires de gros tonnage; elle diminue de deux jours le trajet actuel Montréal-Grands Lacs; substituant la voie fluviale au transport ferroviaire et/ou routier, elle permet un abaissement du prix de la marchandise en diminuant la part "transport" du prix de revient. Mais ces avantages ne joueront pleinement qu'à trois conditions: que la taxe de transit des navires soit fixée à un taux raisonnable; que le développement de la voie maritime ne se heurte pas à une opposition systématique des chemins de fer ou de la route, ou des deux; enfin, que les installations portuaires, de Montréal au lac Supérieur, fassent l'objet d'améliorations très importantes sans lesquelles l'entreprise ne serait, sur le plan purement commercial, qu'un investissement à fonds perdu.

C'est à ce prix que la voie maritime méritera pleinement d'être qualifiée de "quatrième littoral du continent nord-américain".

Le plan de modernisation et d'équipement de la S. N. C. F.

par Joseph KLEIN

La S.N.C.F. a connu en 1956 une activité qui n'avait pas encore été constatée jusqu'ici. Mesurée en unités kilométriques, elle atteint le niveau de 77,7 milliards, se décomposant en 28,5 milliards de voyageurs-kilomètres et 49 milliards de tonnes-kilomètres de marchandises. On peut apprécier le progrès effectué si l'on considère que le nombre de voyageurs-kilomètres était, en milliards, de 22,1 en 1938 et de 26,6 en 1954, et le nombre de tonnes-kilomètres marchandises de 26,5 en 1938 et de 41,5 en 1954.

La progression continue de l'activité économique du pays et des transports impose à la S.N.C.F. le devoir de s'équiper et de s'organiser pour faire face, dans les prochaines années, à des demandes croissantes de l'industrie et du commerce. L'augmentation de la productivité que l'on peut encore escompter après les progrès déjà considérables réalisés dans ce domaine ne saurait suffire si elle n'est complétée par une amélioration générale des moyens d'action de la S.N.C.F. Aussi, la direction de la S.N.C.F. a-t-elle étudié et présenté au gouvernement un nouveau programme d'investissement portant sur cette amélioration et qui doit couvrir les années 1957 à 1961.

Le programme quinquennal 1957-1961 a été établi dans les hypothèses suivantes: atteindre en 1961 un niveau supérieur de 10 % pour les voyageurs et de 30 % pour les marchandises par rapport au trafic de 1954; pouvoir atteindre en 1965 un niveau supérieur de 15 % pour les voyageurs et de 50 % pour les marchandises par rapport au trafic de 1954.

Nous devons noter que la première hypothèse est, pour les marchandises, inférieure aux prévisions officielles, car le Commissariat général au plan envisage en effet pour 1961 une augmentation dépassant 40 %, toujours sur la base de 1954 prise comme référence. Quoi qu'il en soit, ce programme correspond à un trafic nettement supérieur au maximum réalisé jusqu'ici par les chemins de fer français.

Pour atteindre le but proposé, il est naturellement indispensable de poursuivre les efforts réalisés jusqu'ici dans le sens de l'accroissement du rendement et de la productivité, efforts dont il n'est pas inutile de rappeler très sommairement les résultats.

Parallèlement à une réduction continue des effectifs du personnel (514.000 cheminots en 1938, 469.000 en 1956, 366.000 actuellement), l'augmentation constante du trafic a eu comme conséquence un accroissement du



M. Joseph L. Klein est né le 7 mars 1924 à Lut-terbach, près de Mul-house. Après des études secondaires terminées au lycée de Toulon, il pré-pare l'Institut agronomi-que jusqu'en 1943, mais doit interrompre cette préparation par suite des événements. Recherché par les Allemands, il se joint à un groupe de F.F.I. en Haute-Loire, et participe, entre autres, à la libération du Puy. Après le débarquement de Provence, il rejoint Toulon et s'engage dans l'aéronautique navale. Envoyé aux Etats-Unis comme élève pilote, il retourne en France en 1945 et est affecté à la 7ème Flottille d'exploration à Dakar. Démobilisé en 1948, avec le grade d'enseigne de vaisseau de première classe, il retourne aux Etats-Unis. Après avoir travaillé pour plusieurs maisons américaines, il entre en 1950 à la représentation générale de la S.N.C.F. en Amérique du Nord (New York), où il occupe différents postes, dont celui de chef du service voyageurs, puis du service des études techniques. Envoyé à Montréal en 1956 comme représentant adjoint, il est nommé, le 1er juillet 1957, représentant de la S.N.C.F. au Canada.

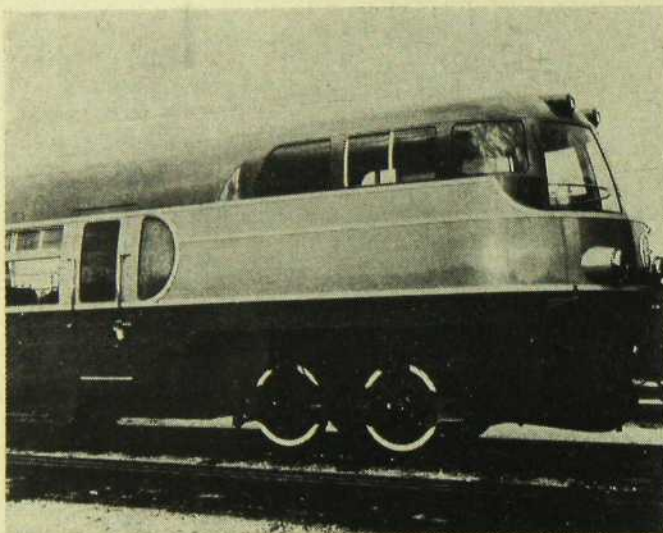
nombre d'unités kilométriques par heure d'agent (qui mesure la *productivité du personnel*). Ce nombre a été pour les trois années, 50, 70 et 100. La productivité du personnel a donc doublé depuis l'avant-guerre.

La *productivité énergie*, c'est-à-dire le nombre d'unités kilométriques effectuées par kilogramme de charbon (les autres formes d'énergie étant transformées en équivalent de charbon), est passée de 5 en 1938 à 8 en 1949 et 11 en 1956.

Le tonnage kilométrique, par wagon et par an, est passé de 66.000 en 1938 à 129.000 en 1949 et à 173.000 en 1956. Enfin le trafic effectué par engin de traction est caractérisé pour les trois années par les indices 12, 17 et 30.

On conçoit que de tels progrès aient porté le rendement du personnel, du matériel et des installations à un niveau qui, dans certains cas, ne peut guère être dépassé dans l'état actuel du trafic et de l'outillage, au sens le plus général du mot, mis à la disposition de la S.N.C.F. Aussi, à défaut de nouveaux investissements bien choi-

sis, on pourrait être conduit, pour faire face à de nouvelles augmentations de trafic, à des mesures susceptibles de réduire la productivité: réouvertures de triages mal équipés, détournement du trafic sur des courants peu favorables, remise en service de locomotives à vapeur, etc. Comme, par ailleurs, dans les années à venir, la France restera pauvre en main-d'œuvre et en énergie, la règle à suivre pour l'exécution du troisième plan s'impose: atteindre le nouveau palier de production prévu en adoptant les mesures propres à réaliser les économies maximales en main-d'œuvre et en énergie.



Prototype du wagon voyageurs "Pendule".

Electrification — Dieselisation

La pièce maîtresse du programme d'investissement de la S.N.C.F. demeure la *poursuite de l'électrification*. Rappelons que les économies qu'elle procure ne portent pas seulement sur l'énergie mais aussi sur le personnel de conduite et d'entretien et également sur le renouvellement du matériel, une ligne électrifiée pouvant être exploitée avec un capital d'engins moteurs inférieur de plus de moitié au capital nécessaire pour la traction à vapeur.

Le succès du système de traction monophasé en 50 périodes a conduit à l'adopter pour toutes les électrifications futures en dehors des prolongements des lignes déjà équipées en continu 1.500 volts. Pour répondre aux directives du Commissariat général au plan, le programme d'électrification 1957-1961 prévoit un rythme annuel supérieur d'environ 16 % à celui qui avait été réalisé dans le plan précédent.

L'année 1957 verra les mises en service de Strasbourg-Bâle, Dôle-Vallorbe et Frasné-Pontarlier. Le projet Nord-Paris, qui comprend la ligne Paris-Lille et divers embranchements vers Valenciennes et les principaux centres houillers, sera réalisé d'ici la fin de 1958. L'achèvement de cet ensemble de 480 kilomètres procurera une économie annuelle de 400.000 tonnes de charbon.

Parallèlement, interviendra la mise en service de Lyon-Tarascon-Nîmes et de Lyon-Saint-Etienne, où le continu 1.500 volts viendra prolonger l'électrification Paris-Lyon.

Les électrifications nouvelles à engager au titre du troisième plan portent sur 1.500 kilomètres de lignes et procureront une économie annuelle de 1.200.000 tonnes de charbon. Elles intéressent: à partir de 1957, la ligne Paris-Châlons-Sarrebouurg, avec antennes d'Épernay à Reims, de Blesme à Saint-Dizier, de Lérrouville et de Nancy à Metz, de Toul vers Neufchâteau (et ultérieurement Dijon); à partir de 1958, les lignes Creil-Aulnoye et Busigny-Somain, pour assurer la liaison directe de Paris avec la Belgique et avec les mines d'Aniche et d'Anzin; les lignes de la banlieue est, de Paris à Meaux et de la banlieue nord, de Paris à Mitry et de Paris à Orry-la-Ville.

Le programme quinquennal comprend encore le prolongement de Tarascon à Marseille de l'électrification Paris-Tarascon-Nîmes. A l'achèvement de ce programme, la longueur des lignes électrifiées de la S.N.C.F. atteindra 8.000 kilomètres (soit 20 % du réseau). Ces lignes effectueront 70 % du trafic total (contre 40 % actuellement). L'énergie électrique consommée annuellement pour la traction sera alors de 3 milliards 500 millions de kilowatts-heures, chiffre relativement modeste en regard de la consommation totale de la France, qui dépassera sans doute, à ce moment, 75 milliards de kilowatts-heures.

Parallèlement à l'électrification, le plan prévoit un large développement de la *traction diesel*. Ce mode de traction, limité en principe aux lignes de moyen et de faible trafic, constitue un complément harmonieux de l'électrification dans la voie de la modernisation. Il est difficile pour le moment de fixer la frontière économique exacte entre l'électricité et le diesel, mais le problème n'est pas urgent car il reste beaucoup de lignes où le choix n'est pas douteux.

Le parc autorails atteindra environ 1.100 unités et, au cours du troisième plan, le parcours journalier de ces engins s'accroîtra de 22.000 kilomètres, soit 8 %. L'effectif des locotracteurs et des locomotives diesel d'une puissance de 400 à 850 chevaux utilisés à la desserte des lignes secondaires et aux manœuvres de gare passera du nombre actuel de 400 à celui de 1.000 en 1961. Des unités plus importantes, de 1.300 à 1.400 chevaux, dont les premières viennent d'effectuer des essais réussis, se substitueront progressivement sur certaines lignes aux locomotives à vapeur des trains de voyageurs ou de marchandises. On compte que leur nombre atteindra 130 en 1961. Enfin, des locomotives de 2.000 chevaux, analogues à celles déjà utilisées sur la grande ceinture, pourront être appelées à remorquer de lourds trains de marchandises sur certains tronçons non électrifiés.

(suite à la page 19)

Le Canada et ses ressources naturelles

par Noël J. t'KINT DE ROODENBEKE

Devant les progrès accomplis par le Canada, durant les deux dernières décades en particulier, le monde entier a les yeux tournés vers ce pays. Les développements des dernières années ne paraissent cependant être qu'un modeste prélude à un avenir considérablement plus prometteur.

Au point de vue territorial, le Canada est le second plus grand pays du monde. Les deux tiers de sa superficie se trouvent cependant dans des régions à climat arctique et ont encore à peine été explorées, quoique les richesses naturelles de ces régions soient considérées immenses. Pour faire face aux demandes croissantes en ressources minérales d'une population mondiale grandissante, le Canada se doit de pousser activement le développement de ses territoires du nord, suivant l'exemple de l'Union soviétique, qui se trouve dans un cas semblable et qui a reconnu l'importance de cette tâche pour son bien-être futur. Le plus important obstacle au développement de ces territoires n'apparaît pas être le climat, mais bien plutôt le coût du transport de ressources telles que pétrole, gaz naturel, fer et minéraux de base.

Le Canada est, après les Etats-Unis, le second producteur mondial de force hydro-électrique, possédant 13 % de la capacité totale du globe. Les eaux de sa région des Grands Lacs ont permis aux provinces d'Ontario et de Québec de devenir les principaux centres manufacturiers du pays. Le coût réduit de la force hydro-électrique a été le ressort primordial du développement industriel du Canada. Les industries de la pâte à papier, de l'aluminium, de l'extraction et du raffinage de minéraux de base, s'appuient sur cette source de force motrice. L'énergie nucléaire tendra à se développer dans des régions moins favorisées par l'énergie hydro-électrique, mais cette dernière semble, pour des raisons de convenance économique, devoir conserver sa primauté comme source d'électricité.

La consommation per capita de produits pétroliers place le Canada au second rang dans le monde. La production pétrolière courante du Canada se monte à environ 80.000 tonnes par jour. Cependant, certaines indications montrent que les plus importantes découvertes sont encore à faire et que, d'ici deux ou trois décades, le Canada, qui importe encore actuellement du pétrole pour sa consommation intérieure, sera un important exportateur de ce produit. Les investissements dans l'industrie pétrolière canadienne se montent actuellement à près de 1,5 million de dollars par jour; des investissements de plus de 3 millions de dollars par jour sont envisagés d'ici 1980. Le plus important problème auquel doit faire face cette industrie est la coordination entre le potentiel de production et l'expansion de ses marchés intérieurs et extérieurs. Sur le plan intérieur, le développement rapide

d'un réseau de pipelines sur toute l'étendue du territoire devrait permettre, en son temps, au pétrole canadien de concurrencer d'une manière effective le pétrole importé.

L'exploration pétrolière a amené avec elle le développement imprévu d'extrêmement larges réserves de gaz naturel. Les problèmes relevant de la construction de pipelines entre les régions productives et les centres possibles de consommation ont tout d'abord retardé l'essor de cette industrie. Avec la finition proche de deux tronçons principaux reliant les réserves de l'Alberta à Montréal, d'une part, et à Vancouver et certaines régions de Californie, d'autre part, le développement d'importants marchés tant au Canada que dans diverses régions des Etats-Unis semble fermement assuré. D'ici vingt-cinq ans, il est prévu que l'usage du gaz naturel comme source d'énergie au Canada représentera le quart de la consommation totale d'énergie du pays. La production atteindra sans doute à cette époque quinze fois le niveau de 1955, permettant des exportations considérables vers les Etats-Unis.

Le développement de la production canadienne de cuivre, de plomb et de zinc devrait jouer un rôle croissant dans l'avenir, malgré la tendance de ces métaux à montrer des fluctuations assez sérieuses de prix et de demande. Les Etats-Unis en sont les plus importants consommateurs et leur production, en déclin, suggère la possibilité de marchés grandissants pour le Canada.

Jusqu'ici le Canada a été le principal producteur mondial de nickel. Avec le développement de nouvelles réserves de ce métal, tant au Canada que dans certains autres pays — où des dépôts à base de latérite peuvent désormais être exploités économiquement — il est prévu que la production du monde libre, qui s'est élevée à 427 millions de livres en 1956, atteindra près de 675 millions de livres en 1960. Cette expansion est en mesure de créer une certaine surproduction durant quelques années. Le rapide développement des usages du nickel, tant pour les besoins militaires que civils, semble toutefois assurer le Canada d'une demande soutenue pour toute quantité qu'il pourra produire dans un avenir plus éloigné.

Quoique l'usage de l'énergie nucléaire ne soit pas considéré comme devant faire de rapides progrès au Canada même, du fait de l'emploi possible d'autres ressources d'énergie plus économiques, l'exploitation des importants gisements d'uranium découverts au cours des dernières années sera vraisemblablement soutenue par l'importante demande prévue de la part des Etats-Unis, du Royaume-Uni et des autres pays de l'Europe occidentale.

La découverte de nouveaux gisements de fer continue de manière particulièrement accélérée au Canada. D'un niveau de 22 millions de tonnes en 1956, il est envisagé

que la production de minerai de fer doublera d'ici 1960 et quadruplera jusqu'à 1980. Actuellement 90 % de la production de ce minerai sont exportés; le déclin des gisements de fer en exploitation aux Etats-Unis et en Europe occidentale met en lumière l'importance du développement de nouveaux gisements au Canada. Dans de nombreux cas, les larges mises de fonds que nécessite la mise en production à un coût de revient satisfaisant des gisements canadiens sont effectuées par les usagers mêmes. Le climat de stabilité politique et la récente mise au point de techniques pour l'exploitation de gisements à faible teneur, tel qu'il existe au Canada, sont des facteurs favorables. Du fait de la proximité relative des marchés européens pour ses gisements du Québec, du Labrador et de Terre-Neuve, le Canada est en passe de devenir un des principaux fournisseurs de l'Europe.

Le développement de ressources naturelles nécessite des marchés, une compétence technique, des sources de capital. Durant les dernières décades, le Canada a été particulièrement favorisé sur chacun de ces trois plans par les apports du grand pays voisin, les Etats-Unis. Au cours des dernières années, la part croissante prise dans le développement du Canada par d'autres pays, principalement le Royaume-Uni et certains pays européens, est une source de satisfaction pour cette nation jeune et vigoureuse, et il est à souhaiter que cette tendance s'accroisse dans les années à venir.



C^{IE} MASSEY-HARRIS-FERGUSON

BANQUE L. G. BEAUBIEN

1, RUE RICHPANCE

PARIS (8^{ème})

Adr. Télég.: BEAUBANK

Tél.: OPEra 90.62

TOUTES OPÉRATIONS FINANCIÈRES
ENTRE LA FRANCE ET LE CANADA

Succursale à

ST-PIERRE ET MIQUELON

TRANSPORTS INTERNATIONAUX

A. & G. Valcke & Cie.

Société Anonyme au Capital de 100.000.000 de Frs
FONDÉE EN 1869

AGENTS MARITIMES

P A R I S

54, Rue de Paradis

R O U B A I X L Y O N
215, Rue des Arts 13, Rue Constantine

L E H A V R E C A S A B L A N C A
Franklin Building 5, Ave de la République

M A R S E I L L E

5, Rue Gilbert - Dru

Succursales, Filiales ou Correspondants attitrés dans
les principaux centres en France et à l'Étranger.

LA BOURSE CANADIENNE

par Etienne KRAFFT

Depuis la parution du dernier numéro de cette revue, les bourses canadiennes, de même que bien d'autres, ont montré un fléchissement d'une amplitude qui n'avait plus été vue depuis la crise de 1929. La rapidité du repli et son importance, aussi bien que la continuation de ce repli, rendent aujourd'hui toute opinion sinon impossible à exprimer, tout au moins d'une tendance beaucoup trop personnelle pour pouvoir être publiée dans cette chronique. Selon la position de chacun, certaines décisions peuvent être imminentes, bien qu'un signal de reprise de la bourse proprement dite semble être le facteur important et décisif pour justifier de nouveaux investissements dans le but d'utiliser les fonds disponibles.

Cette chronique traitera donc aujourd'hui d'une question de grande actualité, celle des engins balistiques. Elle semble mériter d'être abordée dans ces colonnes d'un point de vue nord-américain puisque les Etats-Unis, la Russie exceptée, peuvent seuls se permettre de consacrer les capitaux considérables qui sont nécessaires à la recherche et à l'application dans ce secteur scientifique.

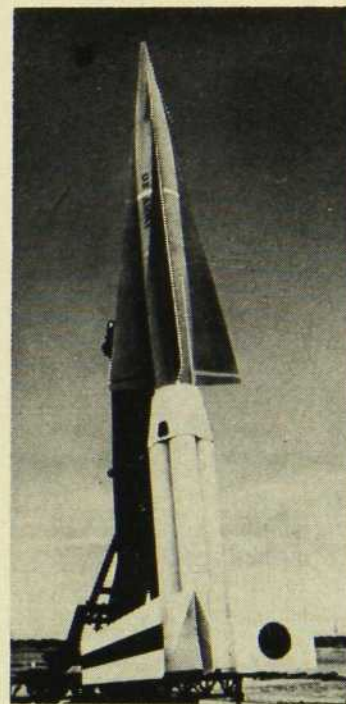
Il y a longtemps déjà que les Etats-Unis ont entrepris et réussi certains développements dans ce sens, de même que l'Angleterre et la France, et aussi le Canada. Les résultats, certes, ont été significatifs, quoique aucun de ces pays n'ait encore pu offrir la preuve que vient de donner la Russie avec son satellite "Sputnik". Les recherches effectuées et les applications trouvées par ces autres pays peuvent cependant obtenir, dans un avenir relativement pas trop éloigné, des succès, et il semble intéressant de passer en revue quelques-unes des firmes nord-américaines ayant des activités dans ce secteur.

En effet, le programme est vaste, et les fusées variées. Que la fusée soit envoyée de terre, de mer ou des airs, pour atteindre une cible au sol, en mer ou dans les airs, que la distance soit d'un kilomètre ou de milliers de kilomètres, les problèmes sont extrêmement différents. La précision est un domaine où l'intelligence humaine a des limites. De plus, la découverte de certains facteurs physiques nouveaux rendent ces recherches proportionnellement plus compliquées et plus délicates au fur et à mesure que les travaux avancent et que l'on approche du but. Les principes de balistique appliqués au cours de ces recherches se trouvent en effet invalidés par le fait que ces fusées atteignent certaines couches supérieures de l'atmosphère et subissent de ce fait

les phénomènes physiques de ces couches pratiquement inexplorées scientifiquement.

L'importance des recherches dans ce domaine n'échappe à personne et surtout pas aux puissances qui, dans la course aux armements mondiale, ont à faire face à des budgets qu'il suffit de comparer à ceux d'il y a seulement un quart de siècle pour en saisir l'importance.

Les Etats-Unis, depuis quelques années, ont ainsi consacré les montants suivants à ces programmes de recherche et de production. En 1955, 631 millions de dollars, en 1956, 918 millions et, cette année, 1 milliard et quart. Et ces chiffres ne concernent que les fusées à court et moyen rayons d'action, et non les intercontinentales qui couvrent des distances de 3.000 à 5.000 milles. De plus, le gouvernement américain fournit environ 250 millions de dollars pour les recherches scientifiques liées à ces problèmes. Jusqu'à ce jour aucun résultat positif n'a été atteint. La fusée intercontinentale "Atlas", dont les essais eurent lieu en Floride récemment, ne semble pas avoir rencontré le succès que l'on espérait. La double déclaration russe, celle du mois d'août annonçant le lancement d'une fusée à long rayon d'action (5.000 milles) et celle d'octobre concernant le satellite interplanétaire qui, à une altitude de 500 milles, fait le tour de la terre en quatre-vingt-seize minutes, à une vitesse horaire de 18.000 milles, semble prouver l'avance appréciable de l'Union soviétique sur le monde occidental. Malgré cela, les Etats-Unis continuent à pousser leurs recherches et les laboratoires gouvernementaux, au même titre que les entreprises privées, vont sans doute recevoir de plus amples crédits pour essayer de rattraper l'avance soviétique dans ce domaine.



Fusée américaine de Douglas Aircraft Company.

L'ampleur du programme va se refléter sur différentes catégories d'entreprises, sur lesquelles la liste ci-dessous donne des précisions.

La majeure partie du coût de ces engins balistiques, non compris la recherche scientifique, concerne l'aspect électrique-électronique de leurs instruments, qui peut être évalué à environ 50 % du coût de fabrication. Les industries chimiques et métallurgiques, de leur côté, se partageront une partie importante, couvrant d'une part la construction des carlingues en métaux spéciaux ne fondant pas à très hautes températures et, d'autre part, les carburants servant à la propulsion de ces engins réactés. Le solde du coût total sera bien entendu réservé aux fabricants d'avions qui procèdent aux recherches et à l'assemblage des engins balistiques.

1) Industrie chimique:

Thiokol Chemical;
Olin Mathieson;

2) Electronique:

Bendix Aviation;
General Electric;
International Business Machines;
Radio Corporation of America;
Thompson Products;

3) Fabricants d'avions:

Boeing Airplane;
Douglas Aircraft;
General Dynamics;
Glenn Martin;
North American Aviation.

Les nombreux sous-contractants ne peuvent tous être inclus et, en tous cas, le pourcentage de leur chiffre d'affaires provenant de la production réservée aux fusées est assez minime.

On trouvera ci-dessous un tableau concernant les titres des sociétés mentionnées ci-dessus. Pour plus de détails, on peut consulter le "Standard and Poor", de New York.

	Prix du marché au 18 octobre 1957	Maximum et minimum 1956-1957 sept.	Profits par action			
			1956	1955	1954	1953
(en dollars américains)						
Thiokol Chemical	34½	47¾— 26½	3.73	— 4.92	— 7.85	— 6.42
Olin Mathieson	63	70½— 23½	2.00	— 1.40	— 0.77	— 0.45
Bendix Aviation	41½	62¾— 42½	3.38	— 3.36	— 3.11	— 2.77
General Electric	46½	66¾— 48½	5.04	— 5.66	— 5.62	— 4.10
International Business Machines	58½	72¾— 52¾	2.45	— 2.40	— 2.30	— 1.92
Radio Corporation of America	286	376½— 149	6.55	— 5.32	— 4.43	— 3.25
Thompson Products	29¼	50¾— 31¾	2.63	— 3.16	— 2.66	— 2.27
Boeing Airplane	55	89¾— 48¾	4.60	— 4.03	— 4.25	— 3.56
Douglas Aircraft	33	65¾— 34¾	4.82	— 4.66	— 4.93	— 2.82
General Dynamics	60	95½— 63½	8.96	— 7.65	— 9.80	— 5.15
Glenn Martin Co.	51½	68¾— 37¾	4.14	— 2.82	— 3.07	— 2.34
North American Aviation	26½	49¾— 21¾	3.59	— 4.71	— 3.23	— 1.86

NOTE: Au moment de mettre sous presse, le signataire de cette chronique tient à faire remarquer la rapidité avec laquelle les Etats-Unis sont passés à la contre-attaque en matière de fusées à court et moyen rayons d'action. D'autre part, il faut prendre note des récents accords anglo-américains de mise en commun des recherches et découvertes effectuées par ces deux pays et relatives à ce secteur scientifique de la défense occidentale.

De plus, une conférence des pays de l'OTAN doit se tenir à Paris d'ici quelques semaines, dans le but de reviser la politique générale de cette organisation à la lumière des nouvelles découvertes et de resserrer les liens qui unissent le bastion occidental.

Il semble donc opportun d'apporter une attention toute particulière à ce nouveau secteur de l'écono-

mie nord-américaine qui pourrait devenir de toute première importance à relativement court terme.

BREVETS D'INVENTION

MARQUES de COMMERCE - DESSINS de FABRIQUE
en tous pays

MARION, MARION
ROBIC & BASTIEN

fondée en 1892

Raymond A. Robic, T.P., F.P.I.C.

J. Alfred Bastien, F.P.I.C.

Pierre Lespérances, B.A., Ing. P. — Jean O. Bail

1510, rue Drummond

Montréal, 25

Téléphones: AV. 8-2152 - 8-2153

S.N.C.F. . . .

(suite de la page 14)

Signalisation et télécommunications

L'amélioration de la signalisation constitue un complément naturel de la modernisation de la traction si l'on veut tirer le parti maximum de cette dernière opération aux points de vue du débit des lignes, de la sécurité, de l'économie du personnel. Aussi le plan prévoit-il l'extension du block automatique à 600 kilomètres de ligne, ce qui portera à 5.100 kilomètres la longueur totale des lignes équipées de ce mode de signalisation moderne. En particulier, la ligne Lyon-Marseille de la rive gauche du Rhône, qui doit être électrifiée, sera munie du block automatique et pourra ainsi recevoir la plus grande partie du trafic acheminé actuellement par la ligne de la rive droite, qui ne doit pas être électrifiée.

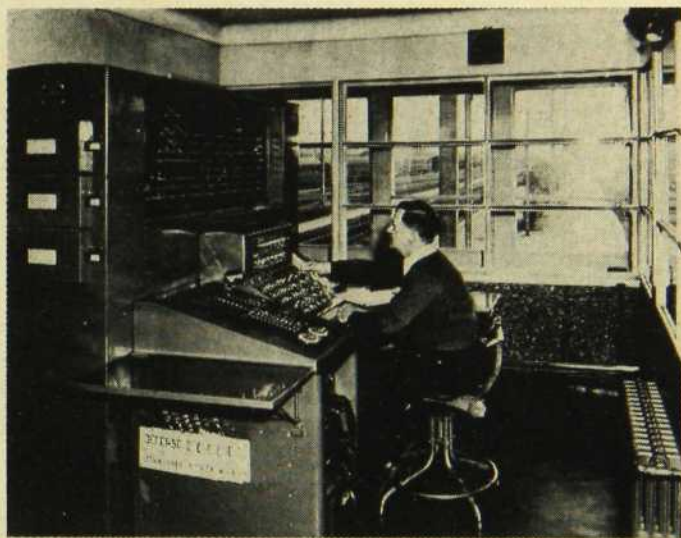
De même le block manuel qui équipe actuellement 11.200 kilomètres de lignes sera étendu à 12.000 kilomètres. Mentionnons enfin la réalisation prévue entre Mouchard et Vallorbe d'un block automatique de voie unique à circuits électroniques. Sur cette ligne la circulation sera entièrement commandée par un régulateur placé à Mouchard qui pourra non seulement actionner à distance aiguilles et signaux mais établir à l'avance des itinéraires qui seront déclenchés par les trains eux-mêmes.

La sécurité aux passages à niveau sera améliorée par la réalisation de 2.000 installations à signalisation automatique et demi-barrières.

En ce qui concerne les *télécommunications*, la S.N.C.F. compte entreprendre la réalisation d'un réseau de commandement entièrement automatique qui permettra des liaisons rapides et sûres entre les directions régionales, les arrondissements et les grands établissements qu'ils contrôlent: gares, ateliers, etc. En même temps, la S.N.C.F. doit, dans le cadre du plan, entreprendre la réalisation d'un réseau spécial de *télé-imprimeurs*.

L'amélioration considérable des liaisons ainsi envisagées permettra l'adoption et le développement de métho-

des d'automatisation à la fois technique, comptable et administrative pour résoudre des problèmes à l'échelle de la S.N.C.F., comme la répartition du matériel, le fonctionnement des triages, la gestion des approvisionnements, la comptabilité, etc. Cela permettra la mise en œuvre d'un ordinateur électronique, destiné à se substituer aux nombreux ateliers de mécanographie classique existant déjà à la S.N.C.F., et à dégager en outre des moyens nouveaux de "décision scientifique" (recherche opérationnelle). Il s'agit là d'une réforme profonde, qui exigera des études longues et minutieuses, que des groupes spécialisés ont commencé à entreprendre en procédant à une analyse détaillée des opérations à effectuer et des circuits à réaliser. L'échelle même du réseau de la S.N.C.F. en fait un domaine de choix pour l'application de ces techniques modernes, qui entraîneront une modification radicale des méthodes de gestion.



Poste de relais automatique d'Aulnoye.

Infrastructure — Triages — Gares

Le développement du trafic concentré sur les grands itinéraires nécessitera quelques travaux destinés à sup-

C'EST LE DEVOIR DE CHAQUE FRANÇAIS AU CANADA

. . . de faire connaître la France autour de lui. Pour vous aider dans cette œuvre bénévole, procurez-vous gratuitement brochures, dépliants, informations diverses, auprès des:

SERVICES OFFICIELS DU TOURISME FRANÇAIS

1170 rue DRUMMOND, MONTREAL

Tél.: UNiversity 6-5016

primer les goulots d'étranglement, comme le quadruplement de la section Etampes-Orléans, des créations d'évitements sur Paris-Rouen, Dijon-Mâcon, Orléans-Tours et d'autres.

En ce qui concerne les grands *triaux*, plusieurs d'entre eux ont atteint un débit voisin du maximum et doivent faire l'objet de travaux d'extension. C'est le cas de Blainville, Hausbergen, Le Bourget, Lens, Miramas. Deux nouveaux triages sont en outre prévus, l'un à Woippy, à quelques kilomètres au nord de Metz, l'autre à Sarabègues, dans la région de Bordeaux.

La reconstruction des gares de voyageurs, un peu sacrifiées au cours des dernières années, sera reprise, et certains travaux d'amélioration réalisés, en particulier à Toulouse, Paris-Austerlitz, Paris-Lyon, Nantes-Orléans.

Signalons, pour terminer, un programme de modernisation des installations destinées au personnel (dortoirs, installations d'hygiène, etc.) ainsi que la construction de logements à concurrence de 2 milliards de francs par an.

*
* * *

Quels sont les résultats à attendre de la réalisation du plan présenté par la S.N.C.F.?

Dans le domaine de l'énergie, elle pourra, tout en faisant face à une augmentation de trafic de 30 %, réaliser en 1961, par rapport à 1956, une économie nette de

2 millions de tonnes d'équivalent de charbon. La productivité énergétique telle qu'elle est définie plus haut, passera de 11,1 en 1956 à 16,3 en 1961, soit une augmentation de plus de 40 %.

En ce qui concerne la productivité du personnel, il ne faut pas perdre de vue les énormes progrès effectués depuis quelques années. Ces progrès ne pourraient être poursuivis qu'à la faveur des investissements proposés. A défaut de tels investissements, le trafic escompté pour 1961 ne pourrait être réalisé que moyennant une augmentation d'effectif de 15.000 à 20.000 agents. La réalisation du plan permettra au contraire de faire face aux tâches nouvelles avec un effectif inférieur de 10.000 à 15.000 unités au chiffre actuel. C'est donc, au total, une économie de 25.000 à 35.000 agents qui résultera de cette réalisation.

Souhaitons que le programme dont nous venons de retracer les principaux chapitres permette à la S.N.C.F. de remplir les tâches que l'économie française est en droit d'attendre, tout en offrant au public un service meilleur et plus efficace.

Le rail apparaît, dans tous les domaines, comme un banc d'essai privilégié des techniques et des méthodes modernes. La volonté de progrès dont les cheminots de tous grades ont apporté la preuve dans la rapide évolution de ces dernières années offre pour l'avenir un gage d'espoir.

Atmosphère française, cuisine française, de vraies vacances en France ...

A BORD DES PAQUEBOTS FRANÇAIS



Profitez des tarifs d'hiver pour les départs du s/s Liberté

Prochains départs de New York: 21 novembre, 7 décembre, 27 décembre

Consultez votre agent de voyage agréé ou

COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE

French Line

1255 Carré Phillips, Montréal, Qué.

6 Adelaide St. East, Toronto, Ont.

735 Wall Street, Winnipeg, Man.

966 West Hastings, Vancouver, B.C.

71-73 Upper Water Street, Halifax, N.S.

NOUVELLES FRANÇAISES

LE PLAN DE REDRESSEMENT FINANCIER

Le premier acte du ministère Gaillard a été de demander 250 milliards de francs à la Banque de France pour assurer les échéances de fin d'année. Le projet de loi tendant au redressement financier et économique, projet qui accorde au gouvernement des pouvoirs spéciaux, a été adopté par le conseil des ministres. L'action gouvernementale doit s'exercer dans quatre directions: mesures budgétaires, dispositions fiscales, balance des paiements et action sur les prix.

Le déficit budgétaire devrait être ramené en 1958 à 600 milliards, au lieu de 800 milliards. La moitié de la différence, soit 100 milliards, doit être obtenue par des économies et l'autre moitié par des impôts.

Les nouvelles mesures fiscales portent sur: a) prélèvement temporaire de 20 % sur les suppléments de bénéfice des sociétés et de 40 % sur les bénéfices supplémentaires des établissements bancaires; b) prélèvement de 2 % sur les réserves des sociétés; c) majoration de 10 % des droits de timbre; d) déduction des frais somptuaires des frais généraux non soumis à l'impôt.

En ce qui concerne les échanges extérieurs, le gouvernement désire réorganiser certains services et favoriser la prospection des marchés étrangers. Il demande également le pouvoir de prendre par décrets toutes mesures tendant à l'abaissement des prix, à l'assainissement et à l'amélioration de la distribution, au maintien et au rétablissement de la libre concurrence.

Ces mesures économiques et financières ne suffiront sans doute pas à résoudre la crise financière actuelle. Un emprunt d'Etat n'est pas impossible d'ici à la fin de l'année. Enfin, un emprunt extérieur — aux Etats-Unis ou en Allemagne — n'est pas exclu. Mais celui-ci ne pourra être sollicité que lorsque le plan de redressement ci-dessus aura produit des effets. Il faut "raffermir le crédit extérieur de la France avant de chercher à l'utiliser".

QUINZAINE FRANÇAISE A DALLAS

Faisant suite à l'exposition française de Lima, une manifestation commerciale française vient d'avoir lieu à Dallas (Texas) au cours de la deuxième quinzaine d'octobre. Organisée par M. Stanley Marcus, à l'occasion du cinquantième anniversaire des magasins Neiman-Marcus, cette quinzaine a été rehaussée par la présence de nombreuses personnalités françaises, allant de l'ambassadeur de France aux Etats-Unis, M. Hervé Alphand, à Jacqueline Auriol et Bernard Buffet, en passant

par Louise de Vilmorin, Pierre Daninos et le chanoine Kir. La quinzaine a été marquée par des manifestations gastronomiques, artistiques (Albi avait prêté les Toulouse-Lautrec qui font la gloire de son musée), touristiques et de haute couture.

LA RECHERCHE DU PETROLE

L'Etat vient d'émettre des certificats au porteur représentatifs d'une partie des actions qu'il détient dans deux sociétés pétrolières: la Compagnie française des pétroles et la Société nationale des pétroles d'Aquitaine. La vente porte sur 320.000 certificats (à 18.750 francs), représentant chacun une action de la S.N.P.A., et 1 million de certificats (à 13.500 francs), représentant chacun le quart d'une action de la C.F.P. Cette émission répond à un double objectif: contribuer au développement de la prospection pétrolière en procurant au Bureau de recherches des pétroles les fonds dont il a besoin, et faire profiter le plus large public possible et les petits épargnants de la mise sur le marché de valeurs d'avenir. Rappelons que la C.F.P. possède, en dehors du Moyen-Orient, des intérêts au Sahara (Hassi-Messaoud) et au Canada. Quatre cent cinquante milliards d'investissements sont prévus d'ici à 1959 pour la recherche, l'exploitation et la distribution de pétrole et de gaz par les sociétés françaises. Les deux cinquièmes de ces investissements seront utilisés en France même, dont 50 milliards pour la seule distribution du gaz de Lacq, et le reste outre-mer. L'apport de l'Etat représente à peu près la moitié de ce montant.

DIMINUTION DU DEFICIT DU COMMERCE EXTERIEUR EN SEPTEMBRE

L'exécution du programme de M. Gaillard s'est traduite par une diminution du commerce extérieur en septembre. Selon les statistiques des douanes, les exportations françaises ont atteint pendant ce mois 135.649 millions, en comparaison de 121.737 millions en septembre 1956. Les importations se sont élevées à 160.058 millions. La couverture des importations par les exportations est de 75 % avec les pays étrangers, 117 % avec la zone franc et 85 % au total. Le chiffre de septembre est inférieur à celui d'août, les importations ayant atteint durant ce mois 168.038 millions. Le déficit de la balance commerciale en septembre ressort donc à 24,5 milliards contre 35,8 milliards en août et 33 milliards en septembre 1956. L'amélioration est donc sensible. Pour les neuf premiers mois de cette année le déficit commercial se chiffre à 358,1 milliards en regard de 265 milliards pendant la période correspondante de l'année dernière.



Oval Room:

Somptueusement décoré dans le style "Adam"
Déjeuner et dîner
Fameux buffet-souper tous les dimanches soirs

Lounge:

Cocktails et thé l'après-midi

Maritime Bar:

Spécialité: poissons

Ritz Cafe:

Petit déjeuner, déjeuner et dîner
à prix modérés

PARFUMS DE LUXE

COTY (CANADA) LIMITED
MONTREAL

CRescent 7-4193

ALLIED PRESS INC.

IMPRIMERIE FRANÇAISE

ARMAND BORNSTEIN

Président

Imprimeur-Editeur

*Membre de l'U.N.F.,
de la Chambre de Commerce Française
au Canada
des Anciens Combattants Français
et de l'Association des Français Libres*

7055, RUE ALEXANDRA, MONTREAL



DÉPOSEZ VOS ÉCONOMIES À

LA
BANQUE D'ÉPARGNE

DE LA CITÉ ET DU DISTRICT DE MONTRÉAL

IL Y A UNE SUCCURSALE DANS VOTRE
VOISINAGE

"COFFRETS DE SÛRETÉ"

LA SEULE
BANQUE D'ÉPARGNE
À MONTRÉAL

NOUVELLES CANADIENNES

LA SESSION PARLEMENTAIRE

Comme prévu, le nouveau gouvernement canadien a élevé certains bénéfices sociaux. La pension aux vieillards est majorée de 46 à 55 dollars par mois et l'aide aux infirmes et aux aveugles sera augmentée après accord avec les gouvernements provinciaux. Le ministre des Finances n'a pas encore dévoilé ses plans fiscaux, mais il serait surprenant qu'une réduction de certaines taxes indirectes ne soit pas annoncée sous peu. Le gouvernement intensifiera son aide économique aux régions moins favorisées, comme les Maritimes; ainsi des crédits sont promis pour l'agrandissement de la centrale hydro-électrique de Beechwood, sur le fleuve Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick. L'accroissement de dépenses qu'entraînent ces mesures devrait être compensé par une diminution de certains crédits gouvernementaux, au titre militaire en particulier. Il est probable, en outre, que le budget de l'exercice courant sera équilibré ou se soldera par un déficit, contrairement aux estimations du précédent gouvernement, qui prévoyait un excédent. La politique des budgets excédentaires et de l'affectation des surplus à la réduction de la dette, politique pratiquée depuis la fin de la guerre par le gouvernement libéral, sera vraisemblablement abandonnée.

NOUVEAUX DEVELOPPEMENTS MINIERES DANS LE LABRADOR QUEBECOIS

La United States Steel Corporation prépare, par l'intermédiaire de sa filiale canadienne, Cartier Mining Company, l'exploitation d'importants gisements de minerai de fer situés au sud de Knob Lake. Ces gisements contiendraient au moins 700 millions de tonnes de minerai, dont le concentré atteindrait une teneur de 66 %. Les travaux de pré-exploitation comprendraient notamment la construction d'un chemin de fer de plus de 300 milles reliant les mines à l'estuaire du Saint-Laurent et l'aménagement d'une centrale électrique. Les dépenses qu'occasionnerait l'ensemble des travaux de pré-exploitation seraient au moins égales sinon supérieures à celles de Iron Ore of Canada: celles-ci n'étaient pas très éloignées de 300 millions de dollars.

IMMIGRATION RECORD

Il est arrivé plus d'immigrants au Canada pendant les huit premiers mois de cette année qu'au cours de n'importe quelle année complète depuis

1913. On a enregistré, en effet, 225.000 immigrants, en comparaison de 98.000 pendant les huit premiers mois de 1956 et de 164.000 pour toute l'année 1956. Le chiffre record depuis le début du siècle est de 401.000 en 1913. Depuis la fin de la dernière guerre, c'est en 1951 qu'on a enregistré le plus grand nombre d'immigrants, soit 194.000. L'immigration britannique est particulièrement forte et atteindra sans doute, en 1957, un chiffre se situant entre 85.000 et 90.000. Le Canada a reçu environ 35.000 réfugiés hongrois. Au cours des six premiers mois on a dénombré plus de 19.000 Italiens et près de 17.000 Allemands. L'immigration des Français reste assez faible.

L'EXPANSION PETROLIERE FLECHIT

La contraction des débouchés ralentit l'activité de l'industrie pétrolière canadienne. La production est freinée et n'atteint en ce moment que 60 % de sa capacité. Ainsi, la production de l'Alberta, en juillet, n'a été que 8 % supérieure à celle du mois correspondant de 1956. Et les quotas de production, dans cette province, ont fléchi de quelque 25 % depuis trois mois. Au total, la production de brut, dans tout l'Ouest, marque un gain de 20 % pendant les sept premiers mois de 1957 par rapport à la période correspondante de 1956. Cette baisse est provoquée surtout par le fléchissement des exportations vers les Etats-Unis, notamment vers la côte du Pacifique. De son côté, la demande domestique tend à plafonner par suite du ralentissement de l'activité industrielle. Notons que l'on constate une évolution analogue dans l'industrie pétrolière américaine.

TOURISTES CANADIENS
Voyagez économiquement

SAINT CHRISTOPHE MOTOR

3, rue SCHEFFER Paris (16e)
(Trocadéro)

Tél. Kléber 46-26

Grand choix de voitures neuves et occasions récentes
toutes marques

Garantie de revente ou de rachat

TOUTES FORMALITES — ASSURANCES
Adr. Télégraphique: SAINTOR — PARIS

L'opération 20 % . . .

(suite de la page 9)

tobre 1957, était dispensée du prélèvement, doit, à compter de cette date, être effectué sur la base des cours pratiqués sur le marché des changes majorés du prélèvement.

Il en est ainsi alors même que le titre d'importation a été délivré par l'Office des changes antérieurement au 28 octobre 1957 ou que le dossier de domiciliation a été ouvert antérieurement à cette date.

2° En ce qui concerne les titres d'importation délivrés avant le 28 octobre 1957 ou délivrés après cette date mais déposés antérieurement, la valeur d'autorisation de ces titres demeure inchangée (à concurrence, il va de soi, si le titre d'importation a fait l'objet d'une utilisation partielle sur le plan financier de la valeur des marchandises restant à régler). Elle est donc représentée par un même montant, en devises ou en francs suivant la monnaie en laquelle est exprimé le contrat commercial, que celui qui pouvait être transféré avant le 28 octobre 1957.

Lorsque les transferts sont opérés en devises, il est entendu que ces devises ne peuvent être achetées que sur la base des cours pratiqués sur le marché majorés du prélèvement.

Les demandes de titre d'importation dont il s'agit sont identifiées par la date incluse dans le numéro d'enregistrement qui figure à l'angle supérieur droit dans la case "numéro de dépôt"; cette date, représentée par les deux premiers groupes de chiffres (indiquant le quantième et le mois) de ce numéro, doit être antérieure au 28 octobre.

3° Les intermédiaires agréés sont invités à procéder, dans les conditions prévues à la note n° 414, à un contrôle très strict des couvertures de change constituées avant le 28 octobre 1957, en vue notamment de déterminer avec la plus grande rigueur la date et le cours auxquels elles ont été constituées.

Les bénéfices de change obtenus par les importateurs lors de l'annulation des couvertures de change et des rétro-

cessions de devises devront être retenus par la banque domiciliataire et versés par ses soins à la Banque de France pour le compte du Fonds de stabilisation des changes. Mention du versement au profit du Fonds de stabilisation des changes doit figurer dans le dossier de domiciliation.

Il va de soi que les contrats d'achat de devises à terme afférents à des produits non soumis au prélèvement seront dénoués dans les relations avec les importateurs, aux cours applicables à ces importations le jour de la souscription des contrats, la différence continuant d'être faite par le Fonds de stabilisation des changes.

4° Les contrats d'achat de devises à terme d'une durée inférieure à trois mois peuvent être reportés postérieurement au 27 octobre 1957 dans la mesure où le titre d'importation n'est pas périmé, étant entendu par ailleurs:

a) que les contrats devront être annulés si, trois mois après la souscription du contrat initial, l'importateur ne peut apporter la justification de l'expédition des marchandises;

b) que dans le cas d'annulation, le bénéfice de change réalisé doit être versé au Fonds de stabilisation des changes, ainsi qu'il est prévu au paragraphe 3° ci-dessus.

(fin à la page 26)

delrue

joaillier-orfèvre

1520, rue Crescent, Montréal — AV. 8-6025

GALERIE D'ART

L'Art Français

TABLEAUX DE CHOIX

RESTAURATION
ANCIEN ET MODERNE

—
ENCADREMENTS
ARTISTIQUES

370 Ave. LAURIER Ouest
MONTREAL 8
(ouest de l'Avenue du Parc)

Egalement, le plus grand
choix en ville de reproductions
des maîtres modernes
TEL.: CR. 7-2179*

Le Commandant Quédrue

Un des meilleurs serviteurs de la France au Canada vient de nous quitter. M. Maurice Quédrue est décédé le 13 novembre à l'hôpital Queen Mary, à l'âge de 74 ans, après une courte maladie.

Capitaine au long cours à l'âge de 24 ans, spécialiste dans le transport pétrolier, le commandant Quédrue fut à plusieurs reprises chargé de mission par le gouvernement français tant aux Etats-Unis qu'au Canada. C'est à ce titre qu'il vint au Canada en 1921 pour diriger les chantiers navals de Trois-Rivières, où il surveilla la construction du "Capitaine Damian", pétrolier de 13.800 tonnes. Comme beaucoup de Bretons, c'était d'abord un marin courageux et obstiné, ami de l'homme et de la liberté, auquel il fallait des tâches nouvelles. Il y a peu de temps encore, il avait rédigé pour cette revue un article sur la mer et les pétroliers.

Pendant de nombreuses années il représenta à Montréal le Comité central des Armateurs de France et agissait comme expert des avocats spécialisés dans le droit maritime. Il fonda en 1925 la Compagnie aérienne franco-canadienne, qui exécuta la cartographie d'un territoire de 6.500 kilomètres carrés de la province de Québec. Il fut également le promoteur au Canada de quelques-unes des industries françaises et contribua notamment à la création du groupe sidérurgique de Sorel.



On recherchait volontiers ses conseils, et il fut président de la Chambre de commerce française pendant trois ans. Il sut lui donner, avant la guerre, une impulsion nouvelle. Conseiller du commerce extérieur, il était resté l'un des conseillers les plus écoutés de notre Chambre.

Il avait fait deux brillantes guerres. Lieutenant de vaisseau pendant la première, sa conduite courageuse lui valut la Croix de guerre avec palmes, plusieurs citations et le ruban de la Légion d'honneur. Patriote exigeant, il se rallia dès 1940 à la France libre, et, comme capitaine de frégate, remplit pendant quatre ans des missions périlleuses. Il fut chef d'état-major de l'amiral Thierry d'Argenlieu et l'un des représentants les plus actifs de la France libre au Canada. En 1946, il était nommé officier de la Légion d'honneur. Avec un souci constant de l'humain, fidèle à ses amitiés, exigeant dans un monde où les compromis sont trop souvent la règle, Maurice Quédrue

a su pratiquer jusqu'à sa mort une morale de la liberté et du courage. Avec le commandant Quédrue disparaît l'une des figures les plus attachantes de la colonie française de Montréal.

Le Président et le Conseil d'administration de la Chambre de commerce ainsi que la rédaction de la "Revue" offrent à Mme Quédrue et à ses enfants toute leur sympathie et leurs condoléances émues.

Voyagez plus agréablement et visitez mieux...
la FRANCE et l'EUROPE...

"Ne soyez plus tributaire
d'horaires fixes"

au volant d'une

SERVICE EUROPEEN DE
TOURISME AUTOMOBILE

Enr'g.

Voyez votre compatriote **O. LEROY**

1225 ouest, rue Dorchester, Montréal — Tél. UN. 1-0200

CITROEN

OU

DYNA-PANHARD

2 CV ALZ

11 CV

DS-19

Dyna (Berline)

Garantie de fabrique

Livrable en France ou à l'étranger

Prix exportation (T.T.X.)

Garantie du rachat en dollars

Kilométrage illimité

(Plan de financement)

L'opération 20 %...

(suite et fin)

II. — Exportations antérieurement dispensées du versement:

1° Toute cession, au comptant ou à terme, de devises provenant du règlement d'exportations qui, avant le 28 octobre 1957, ne donnaient pas lieu au bénéfice du versement doit, à compter de cette date, être effectuée sur la base des cours du marché majorés du versement, quelle que soit par ailleurs la date, antérieure ou postérieure au 28 octobre 1957, de réalisation de l'exportation;

2° Il va de soi que les contrats de cession de devises à terme afférents à des produits qui ne bénéficiaient pas du versement seront dénoués, dans les relations avec les exportateurs, aux cours applicables à ces exportations le jour de la souscription des contrats, la différence continuant d'être versée au Fonds de stabilisation des changes;

3° Les devises que les exportateurs acquièrent en vue de l'annulation de contrats de ventes de devises à terme, soit au comptant, soit à terme en cas d'annulation anticipée, doivent, à compter du 28 octobre 1957, être achetées sur la base des cours du marché majorés du versement. Il en est ainsi alors même que le contrat de cession de devises à terme a été conclu avant le 28 octobre 1957.

III. — Dispositions particulières:

L'abrogation de l'arrêté du 10 août 1957 (dispositions commerciales) n'a aucune incidence sur les dispositions de l'avis n° 635, qui demeure en vigueur.

En revanche, l'attention des intermédiaires agréés est appelée sur le fait que cette mesure rend caduques les dispositions de l'avis n° 637.

En conséquence, les contrats afférents à des importations ou à des exportations portant sur des marchandises dont le règlement financier n'était pas soumis au prélèvement ou ne bénéficiait pas du versement peuvent être libellés désormais aussi bien en francs français qu'en devises étrangères.

Nos Nouveaux Membres

ACTIFS:

BOUVART, Paul Louis,
Directeur, Adjoint du Directeur général,
Poulenc Limitée,

Présenté par MM. Avon et Welcker.

Me Emile Jules COLAS,
Avocat et Ingénieur civil diplômé,
276 ouest, rue Saint-Jacques, Montréal,
Présenté par MM. Cadou et Rivière.

GOBIN-DAUDE, François,
Agent de la S. A. Gobin-Daude, Paris 3ème,
3061, Westmount Boulevard, Montréal,
Présenté par MM. Contat et Rivière.

SAZIE, Jack,
Agent importateur,
4040, avenue Royal, Montréal 28,
Présenté par MM. Ducros et de la Myre Mory.

ADHERENT — FRANCE:

AIR FRANCE,
2, rue Marbeuf, Paris 8ème.

CHAMPAGNE

de Castellane

EPERNAY

Ce vin prestigieux, déjà bien connu au Canada dans les Ambassades et Consulats et de la clientèle de la Province de Québec, est en vente dans tous les magasins de la C.L.Q. Numéro de liste: 569H.

Membres de la Chambre de Commerce Française au Canada

PRESIDENT D'HONNEUR

Son Excellence Monsieur Francis Lacoste

Ambassadeur de France au Canada

VICE-PRESIDENTS D'HONNEUR

M. Raymond Treuil

Conseiller Commercial et Financier
près l'Ambassade de France au Canada

M. Ernest Ribère

Consul Général de France à Montréal

MEMBRES D'HONNEUR

M. Marcel Nougier

Ancien Président

M. Georges Vinant

Ancien Président

CONSEIL D'ADMINISTRATION

PRESIDENT

M. Jean G. Contat

VICE-PRESIDENTS

M. François Ducros

M. Bernard Lechartier

SECRETAIRE

M. André Sutto

SECRETAIRE-ADJOINT

M. Pierre Tisseyre

TRESORIER

M. J. E. Rivière

CONSEILLERS

MM. Victor Durand

Gaston Jouven

Henry Mhun

Henry de la Myre Mory

Jean Ponsot

Etienne Spire

CONSEIL D'ARBITRAGE

MM. P. Andrieux

G. Boussion

G. Boulizon

R. Duron

H. de Lanauze

A. Ligne

R. Malterre

B. R. de Massy

R. Mazur

P. Mora

A. Quedec

MEMBRES ACTIFS

M. Pierre d'Allemagne, Ingénieur conseil, 885 Boulevard Laird, Montréal 16.

M. Pierre Andrieux, Industriel, Banquier, 2182, Ave. Lincoln, Montréal 25.

M. Maurice Aubin, Propriétaire et Gérant de M. P. Aubin Reg'd. Représentant de Manufactures, Importateurs, 620, rue Cathcart, Montréal 2.

M. François Avon, Directeur Général de Poulenc Ltée, 8580 Esplanade, Montréal 11.

M. Victor Bedos, Président de H. Bedos & Co. (Canada) Inc., 1500 ouest, rue Ste-Catherine, Montréal 25.

M. Marcel Bellier, Techniques Françaises Enrg., 2116, rue St-Laurent (Suite 42), Montréal.

M. Jacques Bénard, Anc. Prés., Cons. du Com. Ext., Vice-Président de B.O.P., 455 Craig ouest, Montréal 1.

M. Abel Benquet, Restaurateur, "Le Petit Trianon", 2012, rue Peel, à Montréal.

M. André Bertheau, 3500 rue de La Montagne, Montréal.

M. E. D. Bonnard, Président de Bonnard Equipment Ltd. (Tracteurs "Ferguson et Massey-Harris", Machines aratoires — Moteurs Gardner Diesel), 2575 Remembrance Road, Lachine 32, P.Q.

M. Jean Bonnel, 1570 Bernard ouest, Montréal 8.
Guy Boulizon, Librairie Beauchemin, 656 Wiseman, Montréal 8.

M. Gabriel Boussion, Importateur, représentant de vins, jus de fruits et produits spéciaux pour distilleries, vineries, 772 ouest, rue Jean-Talon, Montréal 15.

M. Paul Louis Bouvart, Directeur, adjoint du Directeur général, Poulenc Ltée, 8580, rue Esplanade, Montréal 11.

M. Jean Brusset, Vice-Président, West Canadian Petroleum Ltd., 709, 8th Ave. South West, Calgary, Alta.

M. Charles Cadou, Courtier en Assurances, Agent général de Maisons de Cognac, Vins et Porto, 4660 Queen Mary Road, Montréal 26.

M. Léon Charton, Entrepreneur en peinture, 30, Montée Gravel, à Ste-Dorothée, P.Q.

M. Louis Collard, 3465 Ridgewood, Montréal 29.

M. Emile Jules Colas, Avocat et Ingénieur civil diplômé, 276 ouest, rue Saint-Jacques, Montréal.

M. Jean G. Contat, Directeur Général de l'Hôtel Ritz Carlton, rue Sherbrooke ouest, Montréal.

M. Martial E. Coullenot, Ingénieur civil, Importateur, agent général de manufactures, 750 avenue Pratt, Montréal.

M. René Crozier, Vice-Président, J. B. Martin Company Ltd., B. P. 7, à Saint-Jean, P. Q.

M. Georges Delrue, Joaillier, 1520, rue Crescent, Montréal.

M. Marc Dhavernas, Anc. Prés., Président, North American Utilities, Sicard Inc., 1510, Drummond, Montréal.

M. Henri Dolisie, Anc. Prés. et Cons. du Com. Ext., Ingénieur, Président Canadian Liquid Air, 1111 Beaver Hall Hill, Montréal.

M. Frédéric Dréville, Ingénieur hydraulicien, 5166, Westbury Ave., Montréal 26.

M. François Ducros, Administrateur délégué, Corporation Pharmaceutique Française Ltée (fabricants, représentants de produits pharmaceutiques), 200 rue Vallée, Montréal.

M. François Dupré, Président, Hôtel Ritz Carlton, rue Sherbrooke Ouest, Montréal.

M. Jules Louis Dupuis, Propriétaire Hôtel et Restaurant, Domaine des Hautes Roches, à Eastman, P.Q.

M. Gaston Durand, Directeur, Perrin Glove Co. Canada Ltd., 437 rue Mayor, Montréal.

M. Victor Durand, Représentant de manufacturiers français, 5025 Christophe-Colomb, Montréal.

M. René Duron, Associé de Gagnon & Heurtel Enrg., Courtiers en Immeubles, 1440 Bernard ouest, Montréal.

M. Jean-Claude Eddé, Président de J. Eddé Ltée Importations de produits pharmaceutiques français, 1154, Beaver Hall Square, Montréal.

M. Claude Farjon, Salon Claude Enrg., Coiffeur pour dames, Hôtel de La Salle, 1240, rue Drummond, Montréal.

M. Pierre Fluyt, Représentant "Mercury Press Co.", Imprimeurs, 740 ouest, rue St-Paul, Montréal.

M. Jacques Fricout, Pépiniériste, 4417, De La Roche, Montréal 34.

M. Robert Gens, Propriétaire de Robert Gens & Cie, Fabricants d'ornements d'église, 34, rue Notre-Dame Est, Montréal.

M. Francis Glorieux, Fabricant de tissus de laine, Textile Ste-Anne Ltée, Rigaud, P.Q.

- M. François Gobin-Daudé**, Agent de la Soc. An. Gobin-Daudé, Paris, 3061, Westmount Blvd., Montréal.
- M. Paul Gremaux**, Représentant de la Fonderie Paccard à Anney-le-Vieux; Etablissements Mamias, à Gagny (S. et O.); Max Ingrand à Paris, 5579 rue Paré, à Montréal 16.
- M. Jacques Grunberg**, Directeur du Département des Procédés, L'Air Liquide, 1111 Beaver Hill, Montréal.
- M. André Hadamar**, University Press of New Brunswick, Phoenix Square, Fredericton, N.B.
- M. Eugène Issalys**, Libraire Editeur, Librairie Beauchemin Ltée, 430 St-Gabriel, Montréal.
- M. Gaston Joven**, Directeur, A. Janin & Cie. Ltée, 1460 Sherbrooke ouest, Montréal.
- M. Alfred Lacaze**, Directeur de la Parfumerie L. T. Piver Ltée, 1030, rue St-Alexandre, Montréal.
- M. Robert H. Lacour**, Optométriste-Opticien, 4693 rue Delorimier, Montréal.
- M. Henri Lamande**, Restaurateur, Prop. du Restaurant français "LAMANDE", 1354, rue Notre-Dame, Trois-Rivières, P.Q.
- M. Henri de Lanauze**, Importateur, Appareils cinématographiques, appareil's photographiques, service technique et films de formats réduits, 1027 Fleury, Montréal.
- M. Jacques de Lavergne**, Directeur Général Adjoint du Crédit Foncier Franco-Canadien, 5 St-Jacques Est, Montréal.
- M. Roger Lebert**, Boucher "Anjou-Quebec", 807, Ave. Laurier est, Montréal.
- M. Charles Le Borgne**, Représentations industrielles et commerciales, 1487, rue de La Montagne, Montréal, P.Q.
- M. Bernard Lechartier**, Directeur général, Crédit Foncier Franco-Canadien, 5, rue St-Jacques Est, Montréal.
- M. Bernard Leclerc**, Secrétaire général, Crédit Foncier Franco-Canadien, 5, rue St-Jacques Est, Montréal.
- M. Henri Lecocq**, Directeur Rodier (Canada) Ltée, Représentant des Soieries Staron, 714 New Birks Building, Montréal.
- M. Henry E. Lefèvre**, Anc. Prés. et Cons. du Com. Ext., Président Dominion Potash Ltd., 310, avenue Victoria, Westmount, Montréal 6.
- M. André Ligne**, Administrateur Directeur, Coty (Canada) Limited (Manufacturiers et Distributeurs de cosmétiques), 7335 Boulevard St-Laurent, Montréal.
- M. Jacques de Liniers**, Président Wood Preservation Industries Ltd. (traitement des bois) et Barter & Trade Limited, 2807 avenue Willowdale, Montréal.
- M. J. Loevenbruck**, Importations produits alimentaires, 1565, rue d'Iberville, Montréal.
- M. André Lot**, Directeur adjoint, Canadian Liquid Air, 1111 Beaver Hill, Montréal.
- M. Gabriel Lucas**, Joaillier, 1476 ouest, rue Sherbrooke, Montréal.
- M. André Malavoy**, Agent de Voyages, 1225 ouest, rue Dorchester, Montréal.
- M. René Malterre**, Maître-Ebéniste, 2423 Notre-Dame Est, Montréal.
- M. Roger Maréchal**, Président de Maréchal Constructions Ltd., 10744, rue Lamoureux, Montréal-Nord.
- M. Paul Mauge**, Publiciste, Administrateur Tournée Théâtrale, 3520 McTavish, Montréal.
- M. Raymond Mazur**, Importateur et Distributeur, Président Sélection Ltée (spécialités p. enfants) Président Selecta Inc. (distributors of home appliances and air conditioning), 6612, rue St-Hubert, Montréal 10.
- M. Henry A. Mhun**, Economiste-Conseil, 1462, rue Bishop, Montréal.
- M. Henri Jacques Mô**, Importateur, Fabricant de meubles Moblex, 11845, rue Fillion, Montréal.
- M. Pierre Mora**, Ingénieur, Représentant au Canada des Entreprises Fougere le, Key Construction, 1070, rue Bleury, Montréal.
- M. René Morand**, Président de Boulevard Dodge-DeSoto Ltd., Représentant exclusif de Chrysler Corporation, 330 ouest, boulevard Crémazie, Montréal 14.
- M. Henry de la Myre Mory**, Président, Cosmex Ltée (agents généraux p. Lancôme S.A.), 1522 ouest, rue Sherbrooke, Montréal.
- M. Marcel Nougier**, Anc. Prés. et Cons. du Com. Ext., Importateur de spécialités pharmaceutiques et produits français, Directeur de Coronet Drug Company, 260 est, rue Rachel, Montréal 18.
- M. Jean Olive**, Président, Corporation Pharmaceutique Française, 200 rue Vallée, Montréal.
- M. Vital J. J. Panneels**, Agent général Importateur (outellerie, outillage, armes, textiles spéciaux), 1003 ouest, rue Bernard, Montréal 8.
- M. Roger Paquet**, Hôtel Châtelet, Morin Heights, P.Q.
- M. Marcel Pasquin**, Ch. 35, 35 ouest, rue Notre-Dame, Montréal.
- M. Michel Pasquin**, Gérant, Service Hypothécaire, St-François Realty Co. Ltd. (Compagnie Immobilière Saint-François Ltée), Correspondants Hypothécaires de New York Life Insurance Co., 300, avenue Victoria, Westmount, Montréal 6.
- M. René C. Pasquin**, Courtier d'assurances, 276 ouest, rue St-Jacques, Montréal.
- M. Edmond Petzl**, Peinture et débossage d'automobiles, 2089, Sanguinet, Montréal.
- M. Albert Pinel**, Ing. Agricole, Valeurs de Placement — Immeubles, 3800, Ave. Dupuis, app. 15, Montréal 26.
- M. Jean Ponsot**, Représentant Air France, 1080 rue Université, Montréal.
- M. J. Aristide Pony**, Propriétaire de la librairie J. A. Pony Ltée, 554 Ste-Catherine Est, Montréal.
- M. Gérard Potez**, Administrateur de Valclair Investment Company Ltd., Président de Hortson (Canada) Inc., 132 ouest, rue Saint-Jacques, Montréal.
- M. André Quédec**, 4328, Sherbrooke ouest, Montréal.
- M. Maurice Quédrue**, Anc. Prés. et Cons. du Com. Ext., Industriel, 4115 Côte des Neiges, Montréal.
- M. François Repolt**, Directeur Gérant, E. Meyer (Canada) Ltd., 1522 ouest, rue Sherbrooke, Montréal.
- M. Jean Rivière**, Gérant, Anglo French Gélamines Ltd., 1487, rue de La Montagne, Montréal 25.
- M. G. Rivollier**, Secrétaire Général, Lafarge Cement of North America Ltd., 744 West Hasting Street, Vancouver, B.C.
- M. Bernard Robert De Massy**, ingénieur E. N., Vice-Président Bristol Laboratories of Canada Ltd. (produits pharmaceutiques), 286 ouest, rue St-Paul, Montréal.
- M. Jean-Paul Rousseau**, Président, North American Electronics Ltd., 55 ouest, rue St-Jacques, Montréal.
- M. Jack Sazie**, Agent importateur, 4040, avenue Royal, Montréal 28.
- M. Joseph Saint-Loup**, représentant de manufactures (articles religieux), 1073 ouest, avenue Laurier, Montréal.
- M. Pierre A. Salbaing**, Directeur Technique, L'Air Liquide, 1111 Beaver Hill, Montréal.
- M. Georges Schaefer**, Les Ateliers d'Art Liturgique Engr., 29 St-Jacques Est, Montréal.
- M. Fernand Schiettekate**, Représentant-Vendeur en tissus textile, 860, avenue Wilder, Montréal 8.
- M. Georges Simon**, Représentant de la Cie. Générale Transatlantique au Canada, 1255, Phillips Square, Montréal.
- M. Norbert Smeulders**, Gérant de Production chez J. E. Roy & Fils, imprimeurs, 265 ouest, rue Vitré, Montréal.
- M. Etienne Spire**, Ingénieur Conseil de l'Air Liquide, Louvroil-Montbard-Aulnoye, Usinor, Institut Français des Pétroles, Institut de Recherche de la Sidérurgie (Irsid), 3877 Draper Ave., Montréal.
- M. André Sutto**, Directeur et Vice-Président, Office Central Catholique Ltée (importateurs d'articles religieux), 50 Notre-Dame Ouest, Montréal.
- M. Charles Tiberghien**, Importation-exportation, 240 Bloomfield Ave., Montréal 8.
- M. Pierre Tisseyre**, Fondé de pouvoir de la Société des Gens de Lettres et de la Société des Auteurs Dramatiques, Directeur du Cercle du Livre de France, 40, rue Molière, Montréal 10.
- M. Léonce Tourne**, Importateur-Exportateur de pelletteries et manufacturier, Exotic Fur Cie des Pelletteries Canadiennes Ltée, 4314 rue Saint-Denis, Montréal.
- M. Gérard Van Houtte**, Importateur de thé, café, alimentation, etc., 1030 ouest, rue Laurier, Montréal 8.
- M. Georges Vasseur**, Directeur Administratif, The Key Construction Ltd., 1070, Bleury, Montréal.
- M. Georges P. Vinant**, Anc. Prés., Président Vinant Ltd., Importateur, parfums et spécialités pharmaceutiques, 8355, boulevard Saint-Laurent, Montréal 11.
- M. Jean R. Vinant**, Industriel, Matériaux Modernes Inc., 8355, Boul. Saint-Laurent, Montréal 11.
- M. Robert Voisot**, Canada-France Automobile Engr. (vente par contrat de voitures françaises) (T.T.X.) aux touristes vers l'Europe, 75, rue d'Auteuil, à Québec 4, P.Q.
- M. André Welcker** (docteur en médecine, pharmacien), Directeur des Laboratoires Welcker & Cie. Ltée (produits pharmaceutiques), 6235 Papineau, Montréal.

MEMBRES ADHERENTS — CANADA

- M. Louis Baisez**, Représentation de fabriques et de maisons d'éditions, 829 Ave. Pratt, Montréal 8.
- Barclay Press Co.**, Imprimeurs - Editeurs - Lithographes, 3451, rue Masson, Montréal.
- M. J. Philippe Beaulac**, Secrétaire-Trésorier, Dextro-Chemicals Supply Ltd., 6223 Delorimier, Montréal.
- M. Henri Beaulieu**, C.R., Avocat de l'étude de Beaulieu, Beaulieu et Casgrain, 10 est, rue Saint-Jacques, Ch. 61, Montréal 1.
- M. Léopold Bernier**, Président de C. X. Tranchemontagne & Cie Ltée (importateur de textiles en gros), 459, rue St-Sulpice, Montréal.
- M. Hector Bertrand**, Comptable agréé, a/s Lorenzo Bélanger & Associés, 1980 ouest, Sherbrooke, Suite 360, Montréal 25.
- Bianchini Fériar (Canada) Ltd.**, Soieries hautes nouveautés, 600 New Birks Bldg., Montréal.
- M. P. Horace Boivin**, Maire de la Cité de Granby, Province de Québec.
- M. A. Bornstein**, Président, Allied Press Inc., Imprimerie, 7055, rue Alexandra, Montréal 14.
- M. Albert Boulet**, Comptable Agréé, 71 rue St-Pierre, Québec, P.Q.
- M. François Bouyeux**, Restaurateur, 12, rue Craig Est, Montréal.
- M. Guy R. Brassard**, Brassard Reg'd. (importation-exportation), 2245, rue Viau, Montréal 4.
- Bruck Mills Ltd.** (représenté par M. F. J. Delicet), fabricants de textile (importation-exportation), fils de soie artificielle et nylon, 460 ouest, rue Sainte-Catherine, Montréal.
- M. Guy Chabot**, Associé senior de Raymond Chabot, Martin Paré et Cie, Comptables agréés, 132 ouest, rue Saint-Jacques, Montréal.
- M. Roland A. Chagnon**, C.A., Président de Fred. A. Lallemand & Cie. Ltée (Manufacturiers de levure et distributeurs de fromage), 1620, rue Préfontaine, Montréal 4.
- M. Edouard Chamberland** (manufacturiers essences culinaires, importateurs produits alimentaires), 139 ouest, rue St-Paul, Montréal.
- M. Jean Charton**, Président de Herdt & Charton Inc. (importations), 2245, rue Viau, Montréal 4.
- M. Louis-Paul Chartrand**, Office Général des Grandes Marques, Importations-Exportations-Représentations, 1768 Cedar Ave., Montréal.
- M. Albert Clément**, Importateur, représentant, vins et liqueurs et produits alimentaires, Casier Postal 384, Westmount, Montréal 6.
- M. J. Eugène Côté**, Chef de la Publicité, Ronalds Advertising Agency Ltd., Keefer Bldg., 1440 ouest, rue Sainte-Catherine, Montréal.
- M. J. Louis Davignon**, Gérant général adjoint, Banque Canadienne Nationale, 112 St-Jacques Ouest, Montréal.
- M. R. B. Daville**, Directeur-Gérant, William Whiteley (Canada) Limited (importateurs vins et spiritueux), 1610 Sherbrooke Ouest, Montréal.
- M. Raymond Denis**, Organisateur général, La Sauvegarde, Compagnie d'Assurance-Vie, 150 Notre-Dame Est, Montréal.

M. Emile Désorcy, Directeur pour la Division Montréal du Crédit Foncier Franco-Canadien, 5 est, rue St-Jacques, Montréal.

M. P. Hervé Desrosiers, Industriel, 1405, rue Peel, Montréal.

M. Jules Dupré, C.R., Avocat, 60 ouest, rue St-Jacques, Montréal.

M. Hector Fontaine, Président du Conseil, Agence Canadienne de Publicité Ltée, 1454 rue de la Montagne, Montréal.

Honorable Wilfrid Gagnon, Industriel, 680 Sherbrooke ouest, Montréal.

M. Paul R. Gauthier, La Librairie Canadienne Enrg. (fournitures scolaires et articles religieux en gros), 397-399 de la Canardière, Québec, P.Q.

M. Gérard B. Genest, Vice-Président de l'exécutif, en charge des ventes et Assistant-Directeur Général de Herdt & Charton, Inc. (Import.-Export., parfums, spécialités pharmaceutiques, vins et liqueurs), 2245, rue Viau, Montréal 4.

M. Henri Gérin-Lajoie, C.R., Avocat, membre senior de la firme légale Lajoie, Gélinas & Lajoie, 60, St-Jacques Ouest, Montréal.

M. Maurice Gervais, Gérant, Banque Canadienne Nationale, 1001 ouest, rue Sainte-Catherine, Montréal.

M. Maurice Gillet, Maître-Imprimeur, Typo-Press, 600, rue Legendre, Montréal.

M. Jacques S. Guillon, Président, Simax Corporation Ltd., 1638, Sherbrooke Ouest, Montréal 25.

M. Arthur Guyot, Articles pour la fabrication d'ornements d'églises, orfèvrerie d'églises, 1031 Rachel Est, Montréal.

M. A. Lafond, Propriétaire, Prima Trading Co., Agent manufacturier, 159, rue Craig Ouest, Chambre 610, Montréal.

M. Louis A. Lange, Artiste-peintre et marchand de tableaux (Galerie l'Art Français), 370 ouest, rue Laurier, Montréal 8.

M. Henry Laureys, Industriel, Représentations industrielles, 484 Mount Pleasant Avenue, Westmount, Montréal 6.

M. Raymond Lavoie, Directeur général adjoint, Crédit Foncier Franco-Canadien, 5, rue St-Jacques Est, Montréal.

M. Raphaël Markowski, Président, "Au Petit Versailles" (articles pour cadeaux), 930 Ste-Catherine Est, Montréal.

M. Georges H. Mercier, Directeur, Service expansion économique, Banque Royale du Canada, 360 ouest, rue St-Jacques, Montréal 1.

M. J. F. Eugène Michaud, Courtier en impressions, 4547, rue De Lanaudière, Montréal 34.

M. Gaston Moquin, Maison J. O. Moquin, Courtiers en Douanes et Transitaires, 353 rue St-Nicolas, Montréal.

M. Aurélien Noël, C.A., Associé de Maheu, Noël & Cie, comptables agréés, 276 ouest, rue Saint-Jacques, Montréal.

M. Jean Nolin, Conseil en Publicité, Agent général au Canada de Didot-Bottin (Paris) et de Publimondial (Paris), Casier Postal 354, Westmount, Montréal 6.

M. J. Alfred Ouimet (Importateur, agent manufacturier, spécialités: conserves alimentaires), 84 St-Paul Est, Montréal.

M. Gérard Parizeau, Directeur Général de la maison Dupuis, Parizeau, Tremblay Ltée, Directeur de la Revue "Assurances", Professeur, Ecole H.E.C., Ch. 319, 300 rue St-Sacrement, Montréal.

M. André Pasquin, Directeur, Service des Relations Etrangères, La Banque Provinciale du Canada, 221, rue St-Jacques Ouest, Montréal.

M. Gaston Pelletier, Pharmacien, Gérant général de Vinant Limitée, 8355, Boul. Saint-Laurent, Montréal 11.

M. Edgar Poulit, Directeur de Bianchini Frier (Canada) (soieries), Lesur Limitée (lainages), New Birks Bldg., Montréal.

M. Paul Pratt, Administrateur, Maire de Longueuil, Président de l'Office Central Catholique Ltée, 50 Notre-Dame Ouest, à Montréal.

M. Walter Prior, Anglo American Telegraph Co., 140 Notre-Dame ouest, Montréal.

M. Jean Racine, Directeur, C.E. Racine & Cie Limitée, Courtiers en douane, 300, rue du Saint-Sacrement, Montréal.

M. Jean Ratelle, Contrôleur du Crédit Foncier Franco-Canadien, 5 est, rue St-Jacques, Montréal.

M. Louis E. Robert, Agent de Change, Geoffrion, Robert, Gélinas, 507 Place d'Armes, Suite 505, Montréal.

M. Paul Robert, Docteur en médecine, 418 est, rue Sherbrooke, Montréal.

M. Raymond Robic, Directeur, Maison Marion & Marion (Ingénieurs conseils en matière de propriété industrielle), 1510 Drummond, Montréal.

Rougier Inc., Fabricants de produits pharmaceutiques, 2055, rue Favard, Montréal.

M. Georges Roy, Avocat (Gadbois, Roy & Gadbois), Ch. 12, 5 est, rue St-Jacques, Montréal.

M. Anselme Samoiette, O.B.E., Président Directeur Général, La Sécurité, Compagnie d'Assurances Générales du Canada, Président Directeur Général de La Progressive Compagnie d'Assurances du Canada et Directeur Général pour le Canada de la Compagnie Française du Phénix, 261 St-Jacques Ouest, Montréal.

M. Joseph Jacques Telio, Telio Trading Co., 1193 Phillips Place, Montréal.

M. Laurence C. Tombs, Vice-Président, Guy Tombs Ltd., agents de voyages et expéditeurs, Consul de Finlande, 1085 Côte Beaver Hall, Montréal.

Honorable Thomas Vien, C.P. et C.R., Sénateur et Avocat, 132 St-Jacques Ouest, Montréal.

M. Bertrand Vos, Agences Cristalleries françaises, etc., 1496, rue Barré, Cité de St-Laurent, Montréal.

SOCIÉTÉS

Air France (M. Jean Ponsot, Représentant au Canada), 1080, rue Université, Montréal.

Barclays Bank (Mr. Leslie W. Bond, Directeur Général Adjoint), 214 St-Jacques Ouest, Montréal.

Cie des Matériels de Balisage, d'Optique et de Précision Ltée (M. J. Bénard, Vice-Président) (manufacturiers de matériel d'optique, de précision et d'électroniques), 455, rue Craig Ouest, Montréal.

C. N. A. Hyperphosphate Réno (MM. R. Olivier et A. Desmartis), William Houde Ltée, à La Prairie, P.Q.

Confederation Development Corporation Ltd., (Hon. Wilfrid Gagnon, Président), 680, Sherbrooke Ouest, Montréal 2.

Corporation Pharmaceutique Française Ltée (M. François Ducros, Administrateur-délégué) (fabricants, représentants, produits pharmaceutiques), 200, rue Vallée, Montréal.

Crédit Foncier Franco-Canadien (M. Bernard Lechartier, Directeur général) (Prêts hypothécaires), 5, rue St-Jacques Est, Montréal.

Dominion Potash Limited (M. Henry Lefèvre, Président) (engrais chimiques), 310, avenue Victoria, Westmount, Montréal 6.

Durand-United Petroleum Ltd. (M. Georges Durand), 1544, rue Bishop, Montréal.

Fougerolle Canada Limited (M. Pierre Mora) Entreprise de Travaux Publics, 23 Barat Road, Westmount, P.Q.

Furness Withy Co. Ltd. (Mr. E. P. Rees, directeur), Furness House, Rue St-Sacrement, Montréal.

International Transactions (Canada) Ltd. (M. B. Pierre Perriau, Gérant général) (distributeurs des Laines du Pingouin), 7080 Hutchison, Montréal.

"La Paix" (Compagnie d'assurances), Siège social: 58 rue Taitbout, Paris 9e. Représentant pour le Canada: Monsieur Paul Tremblay, 465 rue St-Jean, à Montréal.

La Société de l'Air Liquide (M. Henri Dolisie, Président) (Industrie chimique, soudure), 1111 Beaver Hall Hill, Montréal 1.

Michelin Tires (Canada) Limited, (M. Litalien, Sales Manager), 8660, rue Jeanne-Mance, Montréal 14.

Office Central Catholique Ltée. (M. André Sutto, Directeur et Vice-Président) (importateurs d'articles religieux), 50, Notre-Dame ouest, Montréal.

Sicard Inc. (M. Marc A. Dhavernas, Président), (souffleuses à neige, camions et tracteurs), 2055, rue Bennett, Montréal.

Société Nationale des Chemins de Fer Français (Représentant au Canada: M. Joseph Klein), Suite 439, King's Hall, 1231 ouest, rue Sainte-Catherine, Montréal 25.

Sorel Industries Ltd. (M. J. Edouard Simard, Président), Acierie et Arsenal, Sorel, P.Q.

Vinant Ltd. (M. G. P. Vinant, Président) (Importateurs, parfums et spécialités pharmaceutiques), 8355, Boul. Saint-Laurent, Montréal 11.

SECTION DE L'ONTARIO

PRESIDENT

M. H. Hulot, Department Manager, The T. Eaton Co. Ltd., College Street, Toronto, Ont.

CONSEILLERS

M. R. Cera, Department Manager, The T. Eaton Co. Ltd., Yonge st., Toronto.

M. H. Letroter, French Line, 6 Adelaide st. East, Toronto.

M. J. Reissman, Importateur, 64 Wellington st. West, Toronto.

SECRETAIRE-TRESORIER

M. S. J. Alifan, Négociant en Tapis, 23 Grenville st., Toronto.

MEMBRES

M. A. Burtaire, French Trading and Importing Co., 20 Temperance st., Toronto.

M. G. Bagwell, Q.C., Barrister, 372 Bay st., Toronto.

M. J. Bonus, General Manager British Trade Center, Royal Bank Bldg., Toronto.

M. J. M. Brisbin, Air France, 4 Albert st., Toronto.

M. H. H. Bull, Prosecuting Attorney, 976 Avenue Road, Toronto.

M. W. Carsen, W. Carsen Co. Ltd., 88 Tycos Drive, Toronto.

M. E. M. Chamelet, Imperial Life Ins. Co., 134 Haddington Ave., Toronto.

M. H. Dubé, H. Dubé Co., 200 Bay st., Toronto.

M. R. Haldi, Public Accountant, 5 Huntley st., Toronto.

M. D. Hartog, Directeur The Liquid Leather Co., 199 Bay st., Toronto.

M. L. A. Howard, Wine Importer, 200 Bay st., Toronto.

M. L. Katz, Canadian Fluorescent Light Co., 308 Adelaide st. West, Toronto.

M. W. Latman, General Manager, Massey-Harris-Ferguson, 915 King st. W., Toronto.

M. J. Lester, Maison Doree, 38 Asquith Ave., Toronto.

M. G. D. Little, Manager Bank of Montreal, Queen and Yonge, Toronto.

M. W. Looser, Importer, W. M. Looser Co., 64 Wellington st. West, Toronto.
 M. F. D. Lowidt, Pres. Compass Commercial Enterprises Ltd., 137 Wellington street West, Toronto.
 M. Dr. N. L. Mittler, 453 Huron st., Toronto.
 Dr. A. Palmer, Toronto Hydro, St. Clements Ave., Toronto.
 M. R. Prud'homme, Swiss Chalet, 234 Bloor st. West, Toronto.
 M. A. J. Pye, Furness Withy and Co. Ltd., 25 Adelaide st., West, Toronto.

M. F. Rebeck, General Manager, M. Rebeck and Son Ltd., 21 Research Rd., Toronto.
 M. L. D. Reid, Manager, The T. Eaton Co. Ltd., Yonge st., Toronto.
 M. N. J. Roodenbecke, N. L. McNames & Co. Ltd., 19 Melinda st., Toronto.
 M. F. J. Seger, Manager, Falcon Lumber Ltd., 137 Wellington st. West, Toronto.
 M. J. Sejnoha, Artiste Peintre, 559 St. Clements Ave., Toronto.
 M. A. Trites, Barrister, 212 King street West, Toronto.

M. P. S. Taylor, P. S. Taylor Furniture Co., 1196 King st. West, Toronto.
 M. G. L. Watt, Wine Importer, 1139 Bay st., Toronto.
 M. D. R. Walkinshaw, Q.C., Barrister, 372 B. st., Toronto.
 M. Ubolensky, Clarkson, Gordon & Co., 15 Wellington st. West, Toronto.
 M. J. C. Zago, Coiffeur, King Edward Hotel Beauty Parlor, Toronto.

MEMBRES ADHERENTS — FRANCE

ACIERIES

Acieries de Gennevilliers (M. Philippe Delachaux, Président Directeur Général), Avenue Louis Roche, B. P. 33, Gennevilliers (Seine).
 Ugine, Sté d'électro-chimie, d'électro-metallurgie et des Acieries d'Ugine, 10, rue du Général Foy, Paris 8e.

AGENTS MARITIMES ET DE TRANSPORT

Agence Maritime E. Foucher, 29, rue Tronchet, Paris 8e.
 Consortium Maritime Franco-Américain, 25, place du Marché Saint-Honoré, Paris 1er.
 Joneman (S. A. de Transport), 52/54, rue Riquet, Paris 19e.
 R. Moiroud & Cie, 31, rue de l'Hôtel-de-ville, Lyon.
 Valcke et Cie (Ets. A. & G.), 54, rue de Paradis, Paris.

APPAREILS ELECTRO-DOMESTIQUES

Société Calor, 142, Grande rue de Montplaisir, Lyon 7e (Rhône).

APPAREILS INDUSTRIELS

M. Marcel Bellone, Directeur de la Sagimco Engineering Corp., 34, Champs-Élysées, Paris 8e.
 Etablissements Paul Bernard, Matériel pour travaux publics, 3, rue du Colisée, Paris 8e.

ARMATEURS

M. P. E. Cangardel, 36, rue de Naples, Paris 8e.
 Cie de Navigation Cyprien Fabre, 15, rue Beauvau, Marseille (B. du R.).
 Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez, 1, rue d'Asorg, Paris.
 S.A.G.E.T., 6, rue Rabelais, Paris 8e.
 Messieurs Worms & Cie, 45, boulevard Haussmann, Paris 8e.

ARTICLES DE RELIGION

Joseph Bancel, St-Julien-Molin-Molette (Loire).
 Ancienne Maison C. Belle, Marpot Soeur et Frère & Godde, 119-121, rue Bugeaud, Lyon (Rhône).
 Ets. André Coradin, 6, boul. St-Denis, Paris 10e.

ASSURANCES

L'Abeille (Cie d'Assurances Incendie, Accidents et Réassurances), 57, rue Taitbout, Paris 9e.
 C.A.R.R., Compagnie d'Assurances et de Réassurances Réunies, 23-27, rue Cambon, Paris 1er.
 Cie Française du Phénix, 33, rue Lafayette, Paris.
 Cie d'Assurances Générales contre l'Incendie, 87, rue Richelieu, Paris.
 L'Union Incendie, 9, Place Vendôme, Paris 1er.
 Sté Nord-Africaine de Réassurances, 25/27, rue Denfert-Rochereau, Alger (Algérie).

AUTOMOBILES

Saint-Christophe Motor, Automobiles de luxe, 3, rue Scheffer, Paris 16e.
 Sté Esswein & Cie (pièces mécaniques pour autos), 21, rue Boileau, La Roche sur Yon (Vendée).

AVIATION

Air France, 2, rue Marbeuf, Paris 8e.

AVOCATS CONSEILS

M. R. M. Archibald, 10, Avenue de Messine, Paris 8e.
 Maître Jean Pellerin, 71, Faubourg Saint-Honoré, Paris 8e.

BANQUES ET AGENTS DE CHANGE

Banque de l'Algérie et de la Tunisie, 217, Boulevard St-Germain, Paris.
 Banque L. G. Beaubien, 1, rue Richepance, Paris 8e.
 Banque de l'Indochine, 96, Boulevard Haussmann, Paris.
 Banque de Madagascar et des Comores, 88, rue de Courcelles, Paris.
 Banque de France, 3, rue de la Vrillière, Paris.
 Banque Française du Commerce Extérieur, 21, Boulevard Haussmann, Paris 9e.
 Banque de Montréal (France), 10, place Vendôme, Paris 1er.
 Banque Nationale pour le Commerce et l'Industrie, 16, Boulevard des Italiens, Paris.
 Banque de Paris et des Pays-Bas, 3, rue d'Antin, Paris.
 Banque de l'Union Parisienne, 6, boulevard Haussmann, Paris 9e.
 Comptoir National d'Escompte de Paris, 14, rue Bergère, Paris 9e.
 Crédit Commercial de France, 103, avenue des Champs-Élysées, Paris 8e.
 Crédit Industriel et Commercial, 66, rue de la Victoire, Paris 9e.
 Crédit Lyonnais, S.A., 17, Boulevard des Italiens, Paris.
 Royal Bank of Canada (France), 3, rue Scribe, Paris 9e.
 Union Européenne Industrielle et Financière, 4 et 6, rue Gaillon, Paris 2e.

BILLES POUR STYLOS A BILLE

Société Industrielle de Billes, 1, rue Bleue, Paris 9e.

BICYCLETTES POUR ENFANTS

Manufacture Nord & Loire, 2, rue Michel Servet, Lille (Nord).

BIJOUTERIE (fabrique de)

Société Aloma — 7, rue Lafayette, Paris 9e (fabrique de bijouterie de fantaisie).
 Société Huca (bijouterie fantaisie et avec pierres), 8, rue de l'Atlas, Paris 19e.

BISCUITS (fabricants)

Biscuits-LU (Lefevre-Utile), 61, Boulevard Richard-Lenoir, Paris 11e.

BREVETS D'INVENTION

MM. Beau de Loménie, A. Armengaud et G. Housard, Ingénieurs-Conseils en Propriété Industrielle, 55, rue d'Amsterdam, Paris 8e.
 L'Office Picard (Robert Langlumé, Renée Leblanc et Francis Langlumé), Conseil en propriété industrielle, 33, Champs Élysées, Paris 8e.

BRONZE ET ORFEVRES D'EGLISE

Villard & Cie, 17, rue Barrême, Lyon.

CERAMIQUES ET CRISTAUX

Usines Céramiques Villeroy & Boch, Mettlach (Sarre).

CHAMBRES DE COMMERCE FRANÇAISES

Bayonne, Bordeaux, Calais, Carcassonne, Cognac, Colmar, Dijon, Dunkerque, Grenoble, Le Havre, La Rochelle, Lille, Le Mans, Lyon, Marseille, Millau, Mulhouse, Nantes, Nice, Perpignan, Rouen, Toulouse, Troyes, Versailles.

CHAMBRES SYNDICALES

Chambre Syndicale de la Bijouterie Fantaisie en tous genres, 10, rue Chalot, Paris 3e.
 Chambre Syndicale Nationale des Fabricants de Produits Pharmaceutiques, 19, rue Picot, Paris 16e.

CHAUX ET CEMENTS

Chaux et Ciments de Lafarge et Du Treil, S.A., 32, avenue de New-York, Paris 16ème.

CHOCOLAT (Fabricant de)

Menier, 56, rue de Châteaudun, Paris.

COMPAGNIE DE CABLES TELEGRAPHIQUES

Commercial Cable Co., 24, Boulevard des Capucines, Paris 9e.
 Télé France, 166, rue Montmartre, Paris 2e.

COMPAGNIES CINEMATOGRAPHIQUES

Compagnie Cinématographique Canadienne Limitée, 20, Avenue de Wagram, Paris 17e.

COMMISSION - IMPORTATION - EXPORTATION

"C.I.T.E.R.", Compagnie Intercontinentale d'Etudes et de Réalisations, 66, rue de la Chaussée d'Antin, Paris 9e.
 Commercial Transocéan, Import-Export, 26, rue Laffitte, Paris 9e.
 Compagnie Continentale d'Importation, 8, rue Cambacérès, Paris 8e.
 Eaton Co. of France, 103, rue Lafayette, Paris 10e.
 Gimble-Saks Purchasing S.A., 217, rue St-Honoré, Paris 1er.
 M. Gaston Legendre, Viandes en gros, rue de Viarmes, Bourse de Commerce, Paris 1er.
 Office Chérifien de Contrôle et d'Exportation, 72, rue Georges-Mercier, Casablanca (Maroc).
 S.I.V.E.C. (Société Internationale de Vente et d'Echanges Commerciaux), 16, rue de Londres, Paris 9e.
 Société pour l'Exportation de Grandes Marques, 87, rue de Paris, Montreuil (Seine).

CONSERVES ALIMENTAIRES PATES, SARDINES, ETC.

Cie Française des Produits Liebig, 36, rue Saint-Denis, Aubervilliers (Seine).
 M. Maurice Blanchaud, Boîte postale No 4, Chace (Maine-et-Loire).
 Maison Amieux Frères, Chantenay-les-Nant (Loire-Inf.).

CONSTRUCTEURS D'APPAREILS DE MESURES ELECTRIQUES

Compagnie Générale de Météorologie, Chemin de la Croix-Rouge, Annecy (Haute-Savoie).

CONSTRUCTIONS MECANIKES ET AUTRES

Manufacture de Machines du Haut-Rhin, Boîte postale No 377, Mulhouse-Bourzwiller (Haut-Rhin).

CONSTRUCTEURS DE MACHINES ELECTRO-MECANIKES ET ELECTRONIQUES

Bull (Co. des Machines), 94, Avenue Gambetta, Paris 20e.

CONSTRUCTEURS DE MACHINES-OUTILS

Ets. Ernault-Batignolles, 169, rue d'Alésia, Paris 14e.

CONSTRUCTIONS NAVALES ET AERONAUTIQUES

Bureau Véritas, 31, rue Henri-Rochefort, Paris 17e.
Sté Messier (trains d'atterrissage d'avions, etc.), 58, rue Fénélon, Montrouge (Seine).

CONSTRUCTEURS MATERIEL CINEMATOGRAFIQUE

Etablissements André Debris, 111, rue St-Maur, Paris 11e.

COUPELLERIE

Maison Pierre Minel, 11, rue Lafayette, Paris 9e.

COUTURIERS EN GROS

Lempereur et Cie, 5, rue Royale, Paris 8e.

CREMES DE BEAUTE

Société Nouvelle de Parfumerie, 58, rue du Pont de Créteil, Saint-Maur (Seine).

CUIRS ET PLUMES, PEAUX BRUTES

Faurand Père & Fils, 25, rue du Treyve, St-Etienne (Loire).

DENTELLES

M. Pierre Baron (fabricant de dentelles), 1, rue de la Gare, Luxeuil-les-Bains (Haute-Saône).

Etablissements R. Denimal (Exportateurs de dentelles, tulles, broderies), 71, rue des Soupirants, Calais (P.-de-C.).

Fédération Nationale des Tulles, Dentelles, Broderies et Guipures, 7, rue Louis le Grand, Paris 2e.

DISTILLATEURS LIQUORISTES

Distillerie de la Bénédicte, Fécamp (Seine-Inf.).

Etablissements Marnier-Lapostolle, 91, Boulevard Haussmann, Paris 9e.

Les Héritiers de Marie Brizard & Roger, Bordeaux (Gironde).

Maison J. Honoré Sécrestat, Aîné, 84, Cours Balguerie, Bordeaux (Gironde).

Cusenier (Sté Anonyme de la Grande Distillerie E. Cusenier Fils Aîné & Cie), 226, Boulevard Voltaire, Paris 11e.

DIVERS

Paul Baudécroux (rouge à lèvres), 125, Boulevard St-Denis, Courbevoie (Seine).

France Economats S.A. (Union des Economats Chrétiens) 41, Boulevard Malesherbes, Paris 8e.

Office Algérien d'Action Economique et Touristique (Ofalac), 40-42, rue d'Isly, Alger (Algérie).

M. Clément Cabassut, Le Bouchet (Drôme). Correspondant de la Chambre de Commerce Française au Canada.

EAUX MINERALES

Etablissement Thermal de Vichy, S.A., 24, Boulevard des Capucines, Paris.

EAU-DE-VIE DE COGNAC

Bisquit-Dubouché & Compagnie, Jarnac-Cognac (Charente).

Courvoisier Ltd., Place du Château, à Jarnac (Charente).

Denis, Mounié & Co., Cognac (Charente).

P. Frapin & Cie, Segonzac (Charente).

James Hennessy & Co., Cognac (Charente).

J. & F. Martell, Cognac (Charente).

E. Normandin & Cie, Châteauneuf-sur-Charente.
Rouyer Guillet & Cie, Saintes (Charente-Maritime).

J. G. Monnet & Cie, Cognac (Charente).

EDITEURS — LIBRAIRIES

Maison Aubanel Père, Imprimerie et Edition en toutes langues, 7, Place Saint-Pierre, Avignon.
J. Delmas & Cie, Editeurs, 13, rue de l'Odéon, Paris 6e.

G. Droguet & R. Ardent, 60, rue Montmailler, Limoges.

Editions Fleurus, 33, rue de Fleurus, Paris 6e.

Flammarion & Cie, Librairie, 26, rue Racine, Paris 6e.

Garnier Frères, 6, rue des Saints-Pères, Paris.

Librairie Hachette, 79, Blvd St-Germain, Paris.

Librairie Larousse, 13-21, rue Montparnasse, Paris.

Librairie Fernand Nathan, 18, rue Monsieur-le-Prince, Paris 6e.

Librairie Aristide Quillet, 278, Boulevard St-Germain, Paris 7e.

Maison Alfred Mame & Fils, Tours (Indre-et-Loire).

Maison F. X. Le Roux & Cie, 34, rue des Hallebardes, Strasbourg (Bas-Rhin).

ELECTRICITE, ECLAIRAGE

"Cipel" Compagnie Industrielle des Piles Electriques S.A., 98ter, Boulevard Héloïse, Argenteuil (S.-&O.).

Electricité de France, Service National, 68, rue du Faubourg St-Honoré, Paris.

Plexilux (Luminaires), 10, Avenue de la Grande Armée, Paris 17e.

ELECTRONIQUE (CALCULATRICES, ETC.)

Société d'Electronique et d'Automatisme (S.E.A.), 138, Boul. de Verdun, Courbevoie (Seine).

FABRICANTS DE LIQUEURS

Les Héritiers de Marie-Brizard & Roger, Bordeaux (Gironde).

FOIRES ET EXPOSITIONS

Foire de Paris, 23, rue Notre-Dame des Victoires, Paris.

FOURRURES

Robert Corby, 61, rue du Faubourg St-Honoré, Paris.

Revillon Frères, 42, rue de la Boétie, Paris.

GANTERIES

Ets. Guibert Frères, Millau (Aveyron).

Gant Laurent, 34, rue de la Paulèle, à Millau (Aveyron).

GELATINE, COLLES FORTES (FABRICANT DE)

Cie Centrale Rousselot, 50, rue Boileau, Paris.

HORLOGERIE

Chambre Française de l'Horlogerie, 34, Avenue de Messine, Paris 8e.

Etablissements François Miserez (Boitiers de montres, outillage d'horlogerie), 16, rue Suard, Besançon (Doubs).

HYDRO-ELECTRIQUE

Ets. Neyrpic, Neyret-Beylier et Piccart-Pictet, (installations hydro-électriques), Avenue de Beauvert, B.P. no. 52, Grenoble (Isère).

HOTELS - RESTAURANTS

Hôtel "Château Frontenac", 54, rue Pierre Charon, Paris 8e.

Hôtel George V, 31, avenue George V, Paris 8e.

HUILES VEGETALES IMPORTATEUR-EXPORTATEUR

Société Commerciale de l'Ouest Africain, 7, rue de Téhéran, Paris.

JEUX ET JOUETS

S.A. Unijouets, 53, rue d'Hauteville, Paris 10e.

LAINES ET LAINAGES

Ets. Mathon & Dubrulle, 310, Boulevard Gambetta, Tourcoing (Nord).

S. A. des Tissages Lesur, Boîte postale No 127-01, 31, rue Saint-Augustin, Paris 2e.

LIQUEURS DE LUXE APERITIFS DE MARQUE

Maison J. Honoré Sécrestat, aîné, 40, cours de Médoc, Bordeaux (Gironde).

MACHINES AGRICOLES ET VINICOLES

Compagnie Massey-Harris-Ferguson, Siège social et usine: Avenue Industrielle, Marquette-les-Lille (Nord). Direction générale: 154, rue de l'Université, Paris 8e.

MACHINES A ECRIRE (fabricants de)

Japy (Sté de Mécanographie), 141, rue du Dr Durand, Arcueil (Seine).

MACHINES-OUTILS

"AFMO" — Association Française de Constructeurs de Machines-Outils, 63, rue de la Boétie, Paris 8e.

MAROQUINERIE

M. Max Rechtman (fabricant de maroquinerie: sacs de dames, etc.), 12, rue du Helder, Paris 9e.

MATERIEL DE TRAVAUX PUBLICS

Etablissements Richier, 15, rue Galvani, Paris 17e.

MATIERES COLORANTES

Société Anonyme des Matières Colorantes et Produits Chimiques, 69, rue de Miromesnil, Paris.

MATIERES PLASTIQUES

Ets. André Coradin, 6, boul. St-Denis, Paris 10e.

MATIERES PREMIERES POUR CHAPELLERIE ET LA FILATURE

M. Léopold Swiners-Gibaud, 80, avenue Philippe-Auguste, Paris 11e.

METALLURGIE

Comptoir F.B.T. (Comptoir Franco-Belge d'Exportation des Tubes d'Acier), 64, rue Pierre-Charon, Paris 8e.

Forges de Chatillon Commentry et Neuves-Maisons, 19, rue de la Rochefoucauld, Paris 9e.

Société Schneider & Cie, 15, rue Pasquier, Paris 8e.

Sté Valor, 17, rue de Surène, Paris 8e.

METAUX

Cimetal S.A. (Cie. Int. de métaux), 98, Boulevard Malesherbes, Paris 17e.

MOUTARDES ET CONDIMENTS

Etablissements Maille, 3, rue Trézel prolongée, Levallois-Perret (Seine).

NEGOCIANT EN VINS (EXPORTATEUR)

J. Thorin, Pontaneveaux (Saône-et-Loire).

NEGOCIANT EN VINS ET PROPRIETAIRE DE VIGNOBLES

Audy (J. B.), 19, Quai du Priourat, Libourne (Gironde).

ORFEVRES

Mémery & Hours, orfèvrerie d'église, 8, Montée St-Laurent, Lyon.

Villard & Cie, orfèvrerie d'église, 17, rue Barème, Lyon.

ORGANISATION INTERNATIONALE DE VOYAGES

Hôtel-Plan, 49, avenue de l'Opéra, Paris 2e.

PAPIER

Sté Gaut Blancan (Fabricants d'enveloppes et de papier), 154, Faubourg Saint-Denis, Paris 10e.
Syndicat Général des Fabricants de Papiers, Cartons et Celluloses de France, 154, Boulevard Haussmann, Paris 8e.

PAPIERS PEINTS

Manufacture de Papiers Peints Zuber & Cie, Rixheim (Haut-Rhin).

PARFUMEURS

"Cadoricin" S.A., 18, rue de la Paix, Paris 2e.
Caron, 10, rue de la Paix, Paris 1er.
Guerlain, 68, Avenue des Champs Elysées, Paris.
Marquay, Parfumeur, 45, Avenue de l'Opéra, Paris 2e.
Parfums F. Millot, 2, avenue de Solferino, Asnières (Seine).
Laboratoire Vitapointe, 9, boulevard des Capucines, Paris 2e.

PEIGNES ET MATIERES PLASTIQUES

Etablissements A. Feuillant Fils, Ezy (Eure).

PEINTURE ET DECORATION SUR VERRE

Max Ingrand, 8, Passage Tenaille, Paris 14e.

PETROLES

Compagnie Française des Pétroles, 11, rue du Dr Lancereaux, Paris 8e.

PLACAGES ET SCIAGES

M. Pierre Richard (Hêtre et peuplier), 3, rue St-Gaudin, Soissons (Aisne).
Sté Amédée l'Etendard, 18, avenue de l'Est, Le Parc St. Maur (Seine).

PLACAGES, BOIS EN GRUMES IMPORTATION — EXPORTATION

Elefant & Cie, 118-122, rue de Lagny, Montreuil-sous-Bois (Seine).

PLASTIQUES

Ets. Ch. Nicolle, 28, rue d'Arcueil, Gentilly (Seine).

PRODUITS CHIMIQUES (Fabricants de)

Manufacture de Glaces et Produits Chimiques de St-Gobin, Chaunay et Cirey, 1 bis, Place des Saussaies, Paris.
Société Anonyme des Matières Colorantes et Produits Chimiques de St-Denis, 69, rue de Miromesnil, Paris.
Société Progil, 79, rue de Miromesnil, B.P. 102-08, Paris 8e.
Société des Usines Chimiques Rhône-Poulenc, 21, rue Jean Gougeon, Paris 8e.
Univer, Union des Industries du verre pour l'exportation, 12, rue Lincoln, Paris 8e.

PRODUITS PHARMACEUTIQUES

Comptoir de Vente CLIN-BYLA, Département Exportation, 20, rue des Fossés-St-Jacques, Paris 5e.
Laboratoires Bruneau & Cie, 17, rue de Berri, Paris 8e.
Laboratoires Cortial, 7, rue de l'Armorique, Paris 15e.
Laboratoires Fraysse & Cie, 21, rue de Neuilly, Nanterre (Seine).
Laboratoires Laleuf, 51, rue Nicolo, Paris 16e.
Laboratoires Métadier, 55, rue Nationale, Tours (I.-&-L.).
Laboratoire des Produits Amido, 4, Place des Vosges, Paris 4e.

Laboratoire Nativelle, 27, rue de la Procession, Paris.

Laboratoires Roger Bellon, 159, avenue du Roule, Neuilly (Seine).

Laboratoires Roussel, 89, rue de Cherche-Midi, Paris 6e.

Laboratoires du Dr. Zizine, 24, rue de Fécamp, Paris 12e.

Les Ets. Fevrier Decoisy Champion S.A., 60, rue de Watrignies, Paris 12e.

Union de pharmacologie, Agen (Lot-et-Garonne).

RADIO ELECTRIQUE (Industrie)

Steafix & Co., 17, rue Francoeur, Paris 18e.

RIVETS, VISSERIE (Manufacture de)

Gobin-Daudé S.A., 2 bis, rue Béranger, Paris 3e.

SACS DE DAMES

Les Fils de Pierre Gouvernel, 19, rue D'Hauteville, Paris 10e.

SAVONNERIE — HUILERIE

Ets. Fournier-Ferrier, Savon "Le Chat", 143, rue Félix-Pyat, Marseille (Bouches-du-Rhône).

SEMOULIERS

Ets. L. Bourrageas & Cie, 11, rue Montgrand, Marseille (B.-du-R.).

SOIERIES

E. Anselme & Cie, 2, rue Puits-Gaillot, Lyon.

SOINS DE BEAUTE

"Cadoricin" S.A., 18, rue de la Paix, Paris 2e.

Société Nouvelle de Parfumerie, 58, rue du Pont de Créteil, Saint-Maur (Seine).

SOUTIEN-GORGE (Fabricants de)

S.A.R.L. Lou, 60, rue Elysée-Chatin, Grenoble (Isère).

TEINTURERIE POUR FOURRURES

Chapal Frères et Cie, 9, rue Kléber, Montreuil-sous-Bois (Seine).

TEXTILES (Importation — Exportation)

Union des Industries Textiles, 10, rue d'Anjou, Paris 8e.

MACHINES POUR L'INDUSTRIE TEXTILE

Etablissements Maurice Heliot, 6, rue Rothier, Troyes (Aube).

TINCTORIAUX & TANNANTS

Cie Française des Extraits Tinctoriaux et Tannants, 77, avenue Raymond-Poincaré, Paris 16e.

TRANSPORTS INTERNATIONAUX

Etablissements Vairon & Cie, 5, Avenue Kléber, Paris.

S.A. de Transports Jonemann, 52-54, rue Riquet, Paris 19e.

Wingate & Johnson, 8, rue d'Enghien, Paris 10e.

GRANDS TRAVAUX D'ENTREPRISES

Sté des Grands Travaux de Marseille, 25, rue de Courcelles, Paris 8e.

TUYAUX

Société Anonyme des Hauts Fourneaux et Fonderies de Pont-à-Mousson, 91, rue de la Libération, Nancy.

VELOURS (Fabricants de)

Cosserat S.A., 40, rue de la République, B.P. No. 74, Amiens (Somme).

VERMOUTHS

Noilly, Pratt & Cie., 165, rue de Paradis, Marseille.

VIANDES EN GROS

M. Gaston Legendre (Imp.-Exp.), rue de Viarmes, Bourse de Commerce, Paris 1er.

VINS D'ALGERIE

Ets. Frédéric Lung (Maison du Kébir), Bastion Sud, Alger (Algérie).

VINS D'ANJOU ET DE SAUMUR

Ets. Chapin-Landais, Chacé (M.-et-L.).
De Neuville & Cie., St-Hilaire, St-Florent (Maine-et-Loire).

VINS APERITIFS

Dubonnet, Société Anonyme, 7, rue Mornay, Paris 4e.
Etablissements Noilly Prat et Cie., 30, avenue des Champs-Elysées, Paris 8e.
Saint-Raphaël, 8, rue du Parc Royal, Paris 3e.
S.E.G.M. (Société pour l'Exportation des Grandes Marques), 87, rue de Paris, Montreuil (Seine).
J. et S. Violet Frères, fabricants du "Byrrh", à Thuir (Pyr. Or.).

VINS DE BORDEAUX ET SPIRITUEUX

Barton & Guestier, 35, Cours Xavier Arnozan, Bordeaux.
J. Lebègue & Cie, Cantenac par Margaux (Gironde).

VINS DE BOURGOGNE

Collin et Bourisset, Mâcon (S.-et-L.).
J. Thorin, Pontaneveaux (Saône-et-Loire).

VINS DE CHAMPAGNE

J. Bollinger S.A.R.L., Ay-Champagne (Marne).
Champagne Heidsieck & Co., Monopole, Successeur, 83, rue Coquebert, Reims (Marne).
Champagne Piper-Heidsieck Kunkelmann & Cie, Succès., 8, rue Piper, Reims (Marne).
Charles Heidsieck, 46, rue de la Justice, Reims (Marne).
Moët & Chandon, à Epernay (Marne).
Veuve Clicquot-Ponsardin, Boîte Postale 102, à Reims (Marne).
Vve Laurent-Perrier & Cie, B.P. No. 37, Reims (Marne).
Pol Roger & Cie, Epernay (Marne).
Krug & Cie, Reims (Marne).
S.A. Champagne Pommery & Creno, Boîte Postale 87, Reims (Marne).
Champagne Taittinger, 9, Place St-Nicaise, B.P. 68, Reims (Marne).

VINS DE SAUMUR ET VOUVRAY

Ets. Chapin-Landais, Chacé (M.-et-L.).

VINS ET LIQUEURS

R. D'Anthonay, 40, rue de Paradis, Paris 10e.

Prés. JACQUES RACINE

C. E. Racine & Cie

Limitée
1909—1957

COURTIERS EN DOUANE
ET TRANSITAIRES

Edifice Board of Trade
300, rue du Saint-Sacrement
Montréal 1
Téléphone: VI. 9-5293



Spécialités pharmaceutiques

2055 Favard

Montréal



Office Central Catholique LTÉE

Importateurs d'objets de piété

CHAPELETS, MEDAILLES, CRUCIFIX,
IMAGES, MISSELS, ETC.

Représentants de fabricants et d'éditeurs français

50 ouest, rue Notre-Dame

MONTREAL 1, CANADA

Téléphone: PLateau 2505

CREDIT FONCIER FRANCO-CANADIEN

FONDÉ EN 1880

PRÊTS EN PREMIÈRE HYPOTHÈQUE
ACHATS DE CRÉANCES HYPOTHÉCAIRES
PRÊTS SUR IMMEUBLES EN CONSTRUCTION



SIÈGE SOCIAL

5, rue St-Jacques Est,

MONTREAL (Canada)



SUCCURSALES À

QUÉBEC — TORONTO — WINNIPEG — REGINA

EDMONTON — VANCOUVER



COMITÉ DE PARIS: 18, AVENUE DE L'OPÉRA