

LA CHAMBRE DE COMMERCE DU DISTRICT DE MONTREAL

Conseil d'Administration de la Chambre de Commerce  
DU DISTRICT DE MONTREAL

PRESIDENT

M. C. H. CATELLI, Industriel, 31 Barclay.

1er VICE-PRESIDENT

M. ISAIE PRÉFONTAINE, Bourgeois, 107 St-Jacques.

2me VICE-PRESIDENT

M. A. V. ROY, I. C. et industriel, 425 St-Jacques.

TRESORIER

M. J. B. A. LANCTOT, Marchand de gants, 212 Bl. St-Laurent.

SECRETAIRE

M. FORTUNAT BOURBONNIÈRE, Avocat, 76 St-Gabriel.

CONSEILLERS

M. Berthiaume Hon., Trefflé, C. L., propriétaire de "La Presse".  
M. Chaput Armand, maison "Chaput Fils & Cie", 4, De Bresoles.  
M. Daoust Emilien, Librairie Beauchemin, 256, St-Paul.  
M. Fortier Joseph, fab. papetier, 219, Notre-Dame Ouest.  
M. Gonthier Geo., Comptable public, 17, Côte Place d'Armes.  
M. Hardy A. H., voyageur de commerce, 28, carré St-Louis.  
M. Harris J. W., maître-plombier, 7, Ste-Elisabeth.  
M. Joubert S. D., maison "Lamontagne Ltd", 338, Notre-Dame Ouest.  
M. Labrecque J. O., marchand de charbon, 141, Wolfe.  
M. Lachance S., pharmacien, 87, St-Christophe.

M. Larivière F. C., maison "Aniot, Lecours & Larivière", 911, St-Laurent.  
M. Lespérance A. P., gérant Banque d'Epargnes, 176, St-Jacques.  
M. Marceau E. D., marchand de thés et cafés, 285, St-Paul.  
M. Marchand J. T., marchand de bois, 1232, Ste-Catherine Est.  
M. Mullarkey J. P., gér. Mont. Terminal Ry, 160, St-Jacques.  
M. Perrault Ovide S., gér. American Tobacco Co., coin St-Antoine et Bourget.  
M. Prud'homme Alex., marchand de fer, 10, De Bresoles.  
M. Tarte L. Jos., journaliste "La Patrie".  
M. Tourville Rod., négociant en bois, 107, St-Jacques.  
M. Vallières S. D., ex-échevin, 1049, St-Hubert.

Autres membres du Conseil ex-officio

ANCIENS PRESIDENTS

M. J. Grenier, ancien banquier, 97, St-Jacques.  
M. D. Parizeau, March. de bois, 2395, Bl. St-Laurent.  
M. H. Laporte, Epicier en gros, 78, St-Pierre.  
M. Jos. Contant, Pharmacien, 231, Notre-Dame Est.

Hon. Alph. Desjardins, Avocat, Ch., 26, Board of Trade Bldg.  
M. L. E. Geoffrion, Epicier en gros, Maison Chaput & Fils.  
M. D. Masson, ancien négociant, 55, rue Saint-Sulpice.  
M. H. A. A. Fraut, ancien négociant, 3, Côte Place d'Armes.

ANCIENS VICE-PRESIDENTS

M. Guillaume Boivin, ancien fabricant de chaussures, 284 Bl. St Laurent.  
M. Alph. Racine, Marchand en gros, 349 St Paul.

Hon. J. D. Rolland, Manufacturier de papier, 14 St Vincent.  
M. Ubaldé Garand, Courtier, 116 St Jacques.

M. L. J. A. Surveyer, marchand de quincailleries, 52, St-Laurent.

PRESIDENT DE LA CHAMBRE SYNDICALE DE CONSTRUCTION

M. Trefflé Charpentier, Jr, Entrepreneur, 157 Papineau.

AUDITEURS

M. A. Cinq-Mars.

M. P. A. Gagnon,

COMMISSIONS PERMANENTES POUR 1907-08

Le Président fait partie ex-officio de toutes les Commissions.

**ARBITRAGE. — TRIBUNAL D' —** MM. les Officiers en charge, les anciens Présidents et Vice-Présidents.

**AFFAIRES MUNICIPALES. —** MM. S. D. Vallières, président; Trefflé Charpentier, J. O. Labrecque, J. R. Lapointe, H. Laporte, J. T. Marchand, J. P. Mullarkey, Damase Parizeau, Isais Préfontaine.

**AGRICULTURE, BOIS ET FORÊTS. —** MM. D. Parizeau, président; P. Arthur Côté, G. des Etangs, J. O. Labrecque, A. A. Larocque, J. T. Marchand, Hon. J. D. Rolland, Rod. Tourville.

**BEURRE ET FROMAGE. —** MM. J. A. Vaillancourt, président; Adéard Fortier, W. Lajeunesse, Chs Langlois, N. Lapointe, L. N. St-Arnaud.

**BULLETIN. —** MM. Jos. Contant, président; H. A. A. Brault, Hon. Alph. Desjardins, J. Helbronner, L. J. Loranger, Ls Jos. Tarte, F. Bourbonnière.

**COLONISATION. —** MM. Hon. J. Israël Tarte, président; Hon. T. Berthiaume, C. Boivin, J. de Stéyès, D. Masson, A. P. Simar, L. Jos. Tarte, Rod. Tourville.

**COMMISSION SPECIALE DES HAUTES ETUDES COMMERCIALES. —** MM. Geo. Gonthier, président, C. H. Catelli, A. V. Roy, Tancrède Bienvenu, G. Deserres, Hon. Alph. Desjardins, L. E. Geoffrion, H. Laporte, F. C. Larivière.

**COMPTABILITE. —** MM. Geo. Gonthier, président; Michel Benoit, A. Cinq-Mars, L. Dufault, Thos. Gauthier, C. A. Gagnon, J. M. Marcoite, Nap. St-Amour.

**CUIRS ET PEAUX. —** MM. Nap. Tétrault, président; G. Boivin, Raoul Claude, F. B. Drouin, E. Galibert, L. E. Gauthier, S. D. Joubert, Jean Lamoureux, J. B. A. Lanctôt, H. Laurencelle.

**EPICERIES ET PRODUITS ALIMENTAIRES. —** MM. Armand, Chaput, président; Adhémar Delorme, J. J. Duffy, Albert Hébert, Albert Hudon, E. D. Marceau, W. H. Stroud.

**EXPOSITIONS, MINES ET MUSEES. —** MM. G. Boivin, président; U. Garand, L. Z. Gauthier, A. E. Labelle, S. Lachance, Emile Léonard, J. P. Mullarkey, O. S. Perrault, Louis Perron, A. V. Roy, Hon. Alph. Desjardins, Jos. Contant, A. H. Hardy, Fred. C. Larivière.

**FERS ET METAUX. —** MM. L. J. A. Surveyer, président; Jas Davidson, J. W. Harris, Pierre Gravel, I. L. Ladleur, F. C. Larivière, Tel. Latourrelle, H. N. Lymburner, Alex. Prud'homme.

**FINANCES. —** MM. D. Masson, président; Jos. Fortier, U. Garand, J. B. A. Lanctôt, A. P. Lespérance, Isais Préfontaine, A. V. Roy, L. J. A. Surveyer.

**INDUSTRIES MANUFACTURIÈRES. —** MM. A. V. Roy président; E. Daoust, Jos. Fortier, Geo. Esplin, J. W. Harris, J. R. Laurendeau, Geo. Leroux, Oscar Mathieu.

**LÉGISLATION. —** MM. Hon. Alph. Desjardins, président; Hon. F. L. Bédié, Hon. T. Berthiaume, Hon. N. Pérodeau, Edmond Brossard, J. A. Descarries, L. J. Loranger, F. Bourbonnière.

**NOUVEAUTES. —** MM. Alph. Racine, président; W. U. Boivin, A. N. Brodeur, J. N. Dupuis, J. O. Gareau, A. H. Hardy, C. E. Martin, D. Mercure, S. Robitaille.

**PRODUITS CHIMIQUES. —** MM. Jos. Contant, président; Arthur Décarry, J. A. E. Gauvin, S. Lachance, Henri Lanctôt, A. J. Laurence, Henry Miles.

**TRANSPORTS, TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES. —** MM. J. P. Mullarkey, président; U. P. Boucher, A. Gaboury, A. E. Lalonde, Arm. Lalonde, F. C. Larivière, Hon. J. D. Rolland, Hon. J. Israël Tarte, Isais Préfontaine, A. V. Roy, Hon. Alph. Desjardins, G. Boivin, D. Masson.

**VINS ET LIQUEURS. —** MM. L. A. Wilson, président; Arm. Chaput, J. A. Christin, Nap. Gendreau, Albert Hudon, Edmond Quintal, J. M. Wilson.

MEMBRES D'HONNEUR DE LA CHAMBRE

Lord Strathcona et Mount Royal S. Beaudin, avocat, C. R.  
L'hon. Lomer Gouin

MEMBRES A VIE

Lord Strathcona et Mount Royal M. C. H. Catelli.  
M. Joseph Fortier. M. Ubaldé Garand. M. F. D. Shallow.

Conseil de la Chambre Syndicale de la Construction

Président, M. Trefflé Charpentier, jr, 157, Avenue Papineau; 1er Vice-Président, M. L. Z. Mathieu, 278, Richelieu; 2me Vice-Président, M. Pierre Leclerc, 1392, Saint-Laurent; Trésorier, M. L. Z. Gauthier, 180, Saint-Jacques; Secrétaire, M. N. T. Gagnon, Chambre 26, Board of Trade Building.

DIRECTEURS

MM. L. A. Carrière, 479, Avenue Laurier; Noé Leclair, 874, Sanguinet; Toussaint Bénard, 1280, des Erables; J. E. C. Daoust, 180, Saint-Jacques; J. B. Gratton, 494, Sherbrooke Est; J. O. Martineau, 1099, St-Denis; Gordien Ménard, Bordeaux.

AVIS DES REUNIONS

Les Membres de notre Chambre de Commerce sont invités, non seulement à l'assemblée générale qui a lieu le premier mercredi de chaque mois, mais aussi aux séances du Conseil qui ont lieu tous les autres mercredis à trois heures et trente p. m. au No 76 rue St-Gabriel.



**LIGNE  
ALLAN**

Compagnie de Vapeurs  
DE LA  
MALLE ROYALE

**MONTRÉAL A LIVERPOOL — MONTRÉAL AU HAVRE**

Les nouveaux vapeurs à turbines "VICTORIAN" et "VIRGINIAN" — 12,000 tonnes — et les nouveaux vapeurs à doubles hélices "CORSIKAN" et "TUNISIAN" partiront régulièrement tous les vendredis de Montréal et Québec Aussi tous les samedis alternatifs de Montréal au Havre, vapeurs: "PARISIAN", "SARDINIAN", et "POMERANIAN".

\* — Prix de passage, très modérés — \*

ACCOMMODATION INSURPASSABLE

S'adresser à **L. J. RIVET, 5, Bid St-Laurent**

ou à **H. & A. ALLAN, 2, rue St-Pierre**

**MONTRÉAL**

Messrs **PITT & SCOTT, 47, rue Cambon, Paris**

MM. **J. M. CURRIE & CIE, 36, rue d'Hauteville, Paris** ou

**J. M. CURRIE & CIE, 2, rue Fleury, Havre, France**



**LIGNE DOMINION**

NAVIRES

DE LA

**Malle Royale**

VOYAGES HEBDOMADAIRES

**MONTRÉAL ET QUÉBEC A LIVERPOOL**

EN HIVER

NAVIRES RAPIDES POUR PASSAGERS

Rapide et confort

Accommodation supérieure pour passagers de première, seconde et troisième classe.

Accommodation aux voyageurs sur les ponts supérieurs. Bonne ventilation, grandes chambres et promenades spacieuses.

Première classe depuis \$55.00 à \$75.00 suivant la saison et le navire.

SERVICE A PRIX MODERES

Une classe de cabine appelée (seconde classe). Voici la ligne à prendre lorsque l'on veut faire un voyage confortable et à bon marché.

Le meilleur du navire à LIVERPOOL, \$42.50 et \$45.90; à LONDRES, \$45.00 et \$47.50; à PARIS, \$52.75 et \$55.25.

Pour toutes informations s'adresser aux agents locaux ou à la

**DOMINION LINE**

17, RUE SAINT-SACREMENT, **MONTRÉAL**

**L. J. RIVET, 5, BOULEVARD ST-LAURENT**

Tél. Bell Main 4097

**WHEN GOING TO EUROPE**

TAKE THE

**"EMPRESSES"**

**"Empress of Britain"**

— AND —

**"Empress of Ireland"**

or one of the other

**C. P. R. Steamships**

Rooms 3, 4 and 5, BOARD OF TRADE

**G. McL. BROWN, General Passenger Agent**

**RENAUD, KING & PATTERSON, Ltée**

COIN STE-CATHERINE ET GUY



**MEUBLES,**

**LITERIES,**

**TAPIS,**

**RIDEAUX, Etc.**

— AUSSI —

Meubles de toutes sortes pour bureaux

Entrepot pour les fameuses Bibliothèques à sections "Macey"

Nos marchandises sont de haute qualité.

Nos prix sont uniformes et marqués en chiffres lisibles.

# La Chambre de Commerce

DU DISTRICT DE MONTREAL

8e ANNÉE

Montréal, Novembre 1907

No 20

*Siège de la Chambre 76, rue Saint-Gabriel, Montréal.  
Le bureau est ouvert tous les jours, sauf le dimanche, de  
9 heures à midi et de 1.30 à 5 heures p. m.*

*La Chambre n'entend donner aucune approbation ni  
improbation aux théories émises dans les articles ou confé-  
rences publiés dans son journal ; ces opinions doivent être  
considérées comme propres à leurs auteurs.*

FORTUNAT BOURBONNIÈRE, secrétaire.

## SOMMAIRE

	PAGES
1o La Tunisie : son commerce, ses ressources, etc. Conférence par M. A. V. Roy, I. C., vice-président de notre Chambre.....	247
2o Le voyage d'inspection du chenal du Saint-Laurent : rapport de M. C. H. Catelli.....	258
3o Le raccordement du G. T. P. avec Montréal : rapport du comité des transports.....	260
4o Les accidents du travail : rapport du comité de législation.....	261
5o Procès-verbaux de la Chambre.....	262
6o Petit courrier.....	264
7o Nouveau groupe photographique des membres de notre Chambre.....	264
8o Relevé de la valeur des importations pour la consommation et des exportations françaises.....	264

## LA TUNISIE

### SON COMMERCE, SON INDUSTRIE ET SES MŒURS

La Tunisie est située à l'extrémité nord-est de l'Afrique du Nord. Elle est baignée au nord et à l'est par la Méditerranée limitée à l'ouest par l'Algérie et au sud, par le désert saharien. Elle ne se trouve donc qu'imparfaitement déterminée quant à sa superficie qui est d'environ 120 kilomètres carrés.

Sa population très mélangée est composée d'Arabes, de Français, de Siciliens, de Maltais, de Juifs, de Nègres, etc., formant un total d'environ 2,000,000 d'habitants.

Son climat très sain est varié. Ainsi sur le littoral, Tunis, Sousse et Gabès, en janvier, il varie de 10 à 12 degrés et en août, la moyenne est de 26 centigrades pour s'élever dans certains cas jusqu'à 46 degrés lorsque le vent souffle du sud (Siroco).

Dans la région des plateaux, la température est de 9 à 10 degrés en hiver et 30 degrés en été. Dans l'intérieur, (Lekef) elle descend jusqu'à moins 5



M. A. V. ROY, I. C.

Vice-président de la Chambre et conférencier  
sur la Tunisie

degrés en janvier pour monter à 44 degrés en été. Quant à la région saharienne, la température est de 30 à 32 degrés, l'hiver pour atteindre jusqu'à 48 et 50 degrés l'été.

### Origine

La Tunisie est d'origine ancienne.

Son histoire date de plusieurs siècles avant Jésus-Christ.

Lorsque les Phéniciens y débarquèrent une douzaine de siècles avant Jésus-Christ, ils y trouvèrent déjà des villes nombreuses et importantes.

Sous leur domination, la Tunisie prospérait. C'est à cette époque que Carthage fut construite (nous parlerons de cette ville plus loin).

Plus tard, les Romains prirent et détruisirent Carthage qu'ils finirent par rebâtir de nouveau.

### Epoque romaine

L'époque romaine a laissé sa marque dans toute la Tunisie. L'on peut dire qu'à chaque pas l'on y rencontre des traces de ruines romaines, aqueducs, ponts, monuments, etc.... D'où l'expression populaire que la Tunisie est un pays de ruines.

Il suffit de fouiller le sol presque n'importe où pour y trouver des souvenirs plus ou moins précieux, tels que : fragments de pavés en mosaïque, de tombeaux, de monuments anciens aux inscriptions bizarres et multiples, etc...

Les musées de Carthage et du Bardo, entr'autres, contiennent des échantillons fort curieux qui ont permis de reconstituer l'histoire de ce pays.

Les Romains furent suivis par les Vandales et les Byzantins.

### Arabes

Vers l'an 700, le pays fut envahi par les Arabes ; alors commença la période musulmane qui dura jusqu'à l'occupation française en 1881.

Aujourd'hui la Tunisie, sous le protectorat français est des plus prospères, — se développe journellement et est appelée, par sa situation, son climat, ses ressources minières et agricoles, à prendre dans un avenir prochain une place importante.

### Aspect

Comme grande division, on peut dire que la Tunisie comprend le Nord, l'Ouest, la région des forêts (Khroumirie) puis la région des plateaux, des hautes plaines, centres d'exploitation de mines et de pâturages. Le plus élevé de ces plateaux. (Kalaat) atteint jusqu'à 1,500 mètres.

Le Sahal, bande de terre qui borde la côte sur une profondeur d'une douzaine de milles, est la partie la plus riche et la plus fertile en terre végétale. A l'Est, on cultive la vigne.

Les chotts ou lacs qui déterminent pour ainsi dire la frontière sud de la Tunisie, sont d'immenses nappes d'eaux salines ou vaseuses ; — les chotts sont le plus souvent recouverts d'une couche saline d'une épaisseur suffisante pour permettre aux caravanes venant du sud d'y traverser dans le but de raccourcir leur chemin.

Ces traverses ne se font pas sans danger. L'on y a vu des caravanes entières y disparaître dans leur profondeur, comme cela arrive malheureusement dans notre pays pour les cultivateurs téméraires qui se hasardent sur la surface gelée du Saint-Laurent au printemps, avant la débâcle.

### Tunis

Tunis, capitale de la Tunisie, est située à l'extrémité d'un petit lac peu profond qui communique avec le golfe de Carthage.

A première vue, Tunis ressemble, suivant l'expression arabe à un " grand burnous blanc " déployé sur une petite colline légèrement ondulée, divisée en quartiers européens, arabes et juifs, quoique les Siciliens et les Maltais se soient groupés autour de leurs églises forment ainsi des agglomérations séparées.

A part le quartier européen qui a l'aspect d'une ville française du Midi, avec ses grands magasins ses nombreux café, et ses rues sillonnées de tramways électriques, la ville a conservé son caractère particulier de ville arabe.

Les Indigènes n'ont rien changé, ni de leurs mœurs, ni de leur religion, ni de leurs costumes.

Mais c'est du haut de la ville, monté sur le toit d'une maison arabe, par une belle journée au ciel bleu, sans nuage, de ce bleu caractéristique des pays africains et par un soleil brillant qu'il faut voir et admirer la beauté du panorama de la ville de Tunis, entourée de lacs et de montagnes et d'où au loin, l'on aperçoit la mer.

Lorsque l'on regarde la ville même, il est difficile de se rendre compte que cette masse blanche, si compacte, si continue, puisse être une série d'habitations : car séparée par des rues tortueuses et si étroites que vu d'une certaine distance, tout cela semble se confondre. La monotonie de cette masse blanche qui fait mal aux yeux, n'est interrompue deci delà que par des dômes recouverts de tuiles vertes, tombeaux de Marabouts et de quelques points saillants qui sont les minarets ou tours indiquant la présence d'une mosquée.

Du haut de ces minarets et cinq fois par jour, le

crieur ou muezzin appelle, de sa voix monotone et toujours la même, les fidèles à la prière.

Et si l'on regarde plus loin comme fond de ce panorama grandiose, La Goulette et Carthage se détachent ainsi que deux points blancs sur la mer très bleue, et plus loin encore, tout au fond de ce paysage, les montagnes majestueuses.

L'impression produite par la vue de ce magnifique et grandiose panorama reste toujours gravée dans la mémoire de celui qui a pu le contempler par une belle journée de soleil.

La ville de Tunis abrite environ 225,000 âmes comprenant 100,000 musulmans, 50,000 Israélites, 15,000 Français 35,000 Italiens ou Siciliens, des Grecs, des Syriens, des Maltais, etc.

#### Quartier arabe

Ce quartier est caractérisé par ses rues étroites, aux maisons à une ou quelquefois deux étages, toujours blanches et presque sans ouvertures extérieures, si ce n'est une porte peinte pour chaque maison d'une couleur différente, constellée de têtes de clous en cuivre plus ou moins belles et plus ou moins bien entretenues suivant la position sociale et la richesse du propriétaire, et de 3 ou 4 petites fenêtres très élevées et grillées de manière à interdire tout regard indiscret, permettant cependant de voir de l'intérieur sans être vu. Ici, une arche reliant une maison à l'autre, sans ordre, sans raison apparente et le plus souvent couverte de verdure aux fleurs sauvages, tantôt rouges ou jaunes. Peu de promeneurs dans le quartier, des habitations arabes.

Quelques rares hommes, presque jamais de femmes et de temps en temps, un tas de guenilles dans un angle d'où sort une plainte monotone et continue qui augmente en intensité à l'approche de chaque passant ; ce sont les mendiants .....

Les femmes y sont très rares, car elles doivent sortir le moins possible, si ce n'est en voiture et encore, dans des carrosses fermés. Celles qui, plus pauvres, sont obligées de sortir à pied, sont toujours voilées ; à peine perçoit-on leurs yeux brillants émergeant du bandeau d'étoffe noire qui leur recouvre toute la figure.

#### Mœurs Arabes. — Mariages. — Décès. — Sorties En Voitures (1)

Si l'on continue à descendre, l'on arrive dans le quartier des affaires ; la foule augmente continuellement pour devenir compacte dans les souks ou marchés.

Les souks sont composés d'une série de petites rues tortueuses se croisant dans tous les sens, flanquées de chaque côté, de niches qui sont autant de magasins et recouvertes de planches plus ou moins disjointes d'où filtre peu de soleil et beaucoup de pluie par le mauvais temps. La ventilation, qui laisse souvent à désirer, se fait au moyen de trous pratiqués dans ces couvertures primitives et bouchés par quelques planches que l'on déplace au moyen de câbles et de poulies ou tout simplement au moyen de bâtons.

Chaque industrie a ses souks spéciaux. Le souk du cuivre occupe une rue ; celui des étoffes, des parfums, des savons, des bijoutiers des métaux, des tailleurs, des selliers, des chaudronniers, etc...., occupent autant d'autres et tout cela dans un ordre qui est en lui-même un beau désordre.

C'est le matin qu'il faut les visiter. La foule y est aussi compacte que variée ; c'est une bousculade ; l'on gesticule, crie sa marchandise ; l'on s'y dispute ; en un mot, l'on y fait du commerce à la manière tunisienne.

Rien de plus original que l'aspect cette foule de blancs, jaunes, noirs au teint variant du café au lait au plus beau noir d'ébène des nègres venus de l'intérieur, vêtus de couleurs criardes ; les arabes en burnous blancs ouverts laissant apercevoir des vêtements de soie de nuances variées et riches, des nègres, plus ou moins vêtus, et de femmes juives, lesquelles sortent par tous les temps sans voile, enveloppées de tissus flottants et légers, montrant un pantalon très serré jusqu'au genou pour s'élargir ensuite, presque toujours revêtues de soie plus ou moins dispendieuse, suivant leurs moyens et toutes, chaussées de babouches rouges ou jaunes. Les juives sont toujours très grosses et

(1) Le conférencier a donné au sujet de ces quatre matières toute une série d'explications verbales.

très grasses, car la corpulence constitue la principale beauté de la juive tunisienne et ce qui est le plus apprécié dans sa personne par le sexe fort. Comme coiffure, certaines portent des bonnets très pointus en forme de cornets, d'où pend un voile léger.

Les hommes ont la tête couverte de la "chéchia" autour de laquelle s'entoure le plus souvent un turban de coton blanc.

Puis, ce sont les tapis multicolores, les tabourets incrustés de nacre, les étalages aux tissus soyeux, aux couleurs vives, baignées de quelques rayons de soleil qui filtre à travers les planches des toitures disjointes dans le souk des étoffes. Les odeurs enivrantes, où se mêlent les essences de rose, de géraniums et de jasmin des souks aux parfums, le bruit monotone des travailleurs dans les souks de chaudronnerie, et passant ainsi de souk en souk, avec ses métiers et ses industries variées. L'on y coudoie jusqu'à 10 heures du matin une foule grouillante et toujours grossissante. De temps en temps, des cris stridents de Barraah ou de Balleck occasionnent un remous dans cette foule de marchands ou de curieux et de touristes : c'est le "gare" ou "attention" annonçant le passage d'une mule ou d'un bourriquet chargé outre mesure de ballots de marchandises suspendues à ses cotés, ou encore le passage d'une de ces charrettes indigènes à deux roues, peintes en rouge et couvertes d'ornements en or, où un maigre cheval, attelé de cordes, fait des efforts inouis pour se frayer, avec sa lourde charge, un chemin à travers cet océan humain.

C'est alors un sauve qui peut général, dans les boutiques et ruelles transversales, des cris, des récriminations, pour se reformer aussitôt et recommencer son bruit intolérable et mercantile.

#### Quartier Juif

Le quartier juif, par contre, est beaucoup plus tranquille et beaucoup plus sale, il occupe aussi une grande étendue dans Tunis.

#### Mosquées et monuments

En fait de monuments, le palais du Bey, les

mosquées et les portes de l'ancienne ville sont ce qu'il y a de plus intéressant à voir à Tunis. La résidence d'été du Bey est à la Marsa, près de la ville.

A deux kilomètres de Tunis se trouve le Bardo qui était autrefois la résidence des Beys et consiste en un amas de Palais avec leurs dépendances. Certains de ces Palais y existent encore, entr'autres, un petit palais du style mauresque, faisant suite à l'ancien Harem, aujourd'hui transformé en Musée. Là se trouvent réunis de fort belles collections représentant l'art arabo-berbère, de la joaillerie, des fusils aux formes anciennes, très longs et incrustés de nacre et de corail, des sabres aux fourreaux d'argent finement ciselés, lampes, tapis coûteux et très anciens, vêtements richement brodés, faiences anciennes, etc..... Le Bey se rend encore au Bardo pour y rendre la justice. C'est au Bardo que les condamnés à mort sont pendus ; l'endroit de l'exécution est marqué par une grande pierre plate.

J'avais visité Tunis il y a une dizaine d'années ; je l'ai retrouvée très agrandie, très embellie, dans le quartier européen, s'entend, car fort heureusement, la ville arabe a conservé sa couleur locale et son cachet spécial que j'ai essayé de vous décrire aussi brièvement que possible.

Il y a à Tunis une société qui veille rigoureusement à ce que rien ne soit changé ni modifié dans les quartiers indigènes ; ce qui donne à cette ville un avantage énorme sur Alger qui tend à devenir de plus en plus européenne, au grand désappointement des touristes.

#### Tunisie ancienne

Parmi les villes anciennes de la Tunisie, il faut tout d'abord citer Carthage.

En fait de ruines aujourd'hui, l'on n'en voit plus que des débris plus ou moins ensevelis, laissant deviner des traces d'habitations romaines et bysantines, de temples, etc....

L'on y a pratiqué et l'on y pratique encore journellement des fouilles pour y retrouver des objets précieux : statues, bijoux, lampes, etc... qui font le bonheur des antiquaires.

### Fêtes de Carthage

Le cardinal de Lavignerie, qui a fait beaucoup de bien en Tunisie, sans toutefois convertir les Musulmans, y a fait construire par ses Pères blancs, une grande cathédrale, sans style bien déterminé, mais de proportion imposante. Elle a été construite sur l'emplacement d'un ancien temple. Le principal but en la construisant, était de remplacer le Tunis moderne, le Tunis européen pour le fixer à Carthage. L'idée en elle-même était bonne, car la situation est plus saine à Carthage qu'à Tunis, à cause de son élévation. Mais le but visé par le cardinal de Lavignerie n'a jamais été atteint. A côté de l'église se trouve le séminaire actuel des Pères blancs, missionnaires africains, et c'est à peu près tout ce qui reste de l'ancienne ville de Carthage qui a joué un rôle si important dans cette partie du monde.

### Teboursouk

Teboursouk est une ancienne ville romaine. Elle contient un temple fort bien conservé : celui de Dougga. C'est un temple de style corinthien, admirable et d'une grande richesse.

### El-Djem

A El-Djem, existent les ruines d'un ancien amphithéâtre aux vastes proportions et en forme d'ellipse, dont le grand axe mesure 150 mètres et le petit, 125. Cette masse imposante est située entre Sousse et Sfax.

### Gouvernement et administration

La Tunisie est gouvernée par le Bey qui gouverne selon les lois du Coran, dont il est le dépositaire.

Le Coran, livre sacré qui règle non seulement les questions religieuses, mais aussi les questions sociales et politiques et même personnelles entre musulmans.

Avant l'occupation française, le Bey était tout-puissant.

### Occupation française

Depuis 1883, le Bey est assisté du Résident général (véritable souverain) nommé par le gouvernement français, dont il représente les intérêts. Il promulgue les lois et les fait appliquer.

Le Bey est aussi assisté d'un certain nombre de fonctionnaires indigènes et par des directeurs de service (ministres) tels que les directeurs de l'enseignement, finances, travaux publics, agriculture et commerce, poste et télégraphe, etc..... Tous ces fonctionnaires sont français et nommés par le gouvernement de la République.

Ces derniers, avec le ministre de la Plume (secrétaire indigène) et le Général Commandant les forces armées, forment le Conseil des Ministres, ayant le Résident général comme Président.

### Caïdats et Sheikhs

Le pays est ensuite divisé en caïdats ou provinces gouvernées par les caïds et subdivisées en sheikhs administrés par les sheiks ou maires.

C'est l'ancienne subdivision des tribus qui a été conservée.

Les caïds sont nommés par le Bey et choisis parmi les arabes de naissance, riches et influents. Les sheiks, au contraire, sont choisis par les différentes peuplades ou tribus. Leur importance varie suivant la richesse du groupe qu'ils représentent. Certaines de ces tribus sont fixes, d'autres nomades.

### Bedouins

Parmi ces dernières se trouvent les Bedouins qui vivent continuellement sous la tente. Ces tentes ont une forme et une couleur particulière qui tend à les faire confondre avec les aspérités du terrain environnant. Elles ont cette particularité qu'elles sont tissées par ces indigènes mêmes, le plus souvent, de poil de chameaux.

Les hommes de ces tribus sont grands et dignes. Les femmes sont toutes jolies jusqu'à l'âge de 25 ans environ. Détail caractéristique : elles ne se voilent jamais la figure. Elles sont toutes revêtues ou plutôt, drapées d'étoffes souples aux couleurs bleues pour les Bédouines de Tunisie, et rouges pour les Bédouines d'Algérie. Ces draperies sont retenues aux épaules au moyen de boucles spéciales formant des plis savants ; elles portent également des grands anneaux aux oreilles et de nombreux bracelets d'argent. Les fillettes, par contre,

sont recouvertes d'étoffe très claire où le rouge, le jaune et le bleu dominant. Les garçonnets portent le moins de vêtement possible jusqu'à l'âge d'une dizaine d'années.

Les hommes, comme leurs frères des villes, sont revêtus d'un burnous blanc, laissant entrevoir des sous-vêtements aux couleurs vives pour les plus riches, de simples jerseys de coton pour les plus pauvres. Ces sous-vêtements ne sont jamais enlevés et ne sont remplacés que lorsqu'ils décident de partir d'eux-mêmes. L'aire des tentes est toujours de terre battue. L'on y aperçoit pêle-mêle, au milieu des volailles, des chaudrons et autres ustensiles, toujours l'antique meule composée de deux pierres plates et qui sert à moudre le grain, base de la nourriture de ces peuplades nomades.

Les Bédouins ont des habitudes, en ce qu'ils reviennent chaque année, à des époques déterminées, soit pour la saison de récolte ou de pâturage, dans les caïdats qui leur sont attribués.

Lorsque l'étendue d'un caïdat est trop considérable, les caïds sont aidés de kalifs.

Dans chaque caïdat, il y a un contrôleur civil représentant du gouvernement français et qui est en communication continue avec le Résident Général à Tunis.

Grâce à ce double système, les instructions sont reçues et exécutées promptement ; chose importante dans un pays où tant de races et d'intérêts différents sont appelés à se rencontrer journellement.

#### Religion

Les Tunisiens sont musulmans. Les principaux devoirs de tout bon musulman sont : la purification par la prière, le jeûne (ramadan) et le pèlerinage à La Mecque, puis la purification par l'eau.

Tout musulman doit, lorsqu'il a touché quelque chose d'impur, tel que, par exemple, les porcs, les chiens, les liqueurs enivrantes ou tout être qui a péri de mort naturelle ou qui a été tué de manière autre que celle prescrite par les lois du Coran, doit se purifier, c'est-à-dire, pendant les prières, faire à certains moments, des ablutions répétées. La prière

devant Allah, le grand prophète, est le premier et suprême devoir de tout bon mahométan. Il y en a cinq d'obligation, le matin, le midi, l'après-midi, le soir et la prière dite " de nuit ". Les heures de ces prières sont annoncées comme je l'ai déjà dit, du haut des mosquées par les muezzins. Les prières peuvent se faire en commun ou en particulier à la condition toutefois de se tourner du côté de la Mecque (ville sainte). Le coran enseigne que ce monde n'est qu'une demeure provisoire où l'on doit se préparer à la vie future dans un monde meilleur.

Les mosquées servent non-seulement à la prière mais aussi à l'enseignement du culte (le coran).

Il existe encore plus de cent millions de mahométans répandus depuis le Maroc, en Afrique, jusqu'au nord de l'Inde, et à cause de leur fanatisme, des explosions sont toujours à craindre à tout moment. Ex. : (le Maroc).

Le protectorat, avec beaucoup de sagesse et d'à-propos, a respecté toute l'organisation religieuse et judiciaire de l'ancien régime, c'est-à-dire : a conservé au peuple sa religion, ses lois et ses coutumes, tout en l'assimilant aux conditions du protectorat.

#### Justice

La justice est administrée par des tribunaux mixtes à l'exception de la justice purement indigène dont la jurisprudence découle du Coran et de coutumes plus ou moins anciennes et déterminées par l'habitude. Dans ces cas, le gouvernement français a recours à des tribunaux purement indigènes.

#### Villes indigènes

Kairouan est la deuxième ville en importance des musulmans et prend rang immédiatement après La Mecque.

Ville de caractère tout à fait arabe, remarquable par son nombre considérable de mosquées aux minarets imposants et aussi, par ses anciennes fortifications (85 mosquées et 90 Mesjeds ou oratoires).

Kairouan est la seule ville de la Tunisie où les infidèles sont admis à pénétrer dans les mosquées.

La raison en est que lors de l'occupation française les troupes victorieuses, pour en imposer davantage aux populations conquises, pénétrèrent, armes et bagages, dans les dits lieux saints. Les indigènes considèrent alors ces mosquées comme ayant été profanées et depuis ce temps, l'on est admis à les visiter à la condition de se procurer une permission spéciale. Ce sont également les seules mosquées où l'on puisse pénétrer sans l'obligation d'enlever ses chaussures. Des serviteurs vous précèdent et relèvent les nattes ou tapis au fur et à mesure qu'on y avance. En Algérie, par contre, l'on est forcé de se déchausser à la porte des mosquées ou bien de renoncer à sa visite. Dans toutes les autres mosquées de la Tunisie, il est impossible d'y pénétrer pour aucune considération ; toute infraction à cette loi serait une cause de désordre importante ; on se garde bien de le provoquer.

#### Lekef

Pendant que je traite le sujet de religion et de la vie arabe, je vous dirai un mot sur Lekef qui prend rang immédiatement après Kairouan.

Quoi de plus pittoresque que cette vieille cité ancienne perchée au sommet de rochers avec ses remparts aux dessins fantaisistes couronnés d'une antique kasba ou forteresse construite de gros blocs de pierre sans forme bien précise, qui lui donnent un aspect plus antique encore et occupée aujourd'hui militairement par quelques bataillons de (joyeux) ou soldats d'Afrique, hommes ayant déjà subi une condamnation en France avant leur incorporation au régiment.

En passant, je vous citerai une promenade très originale que je fis du Kef à Souk-el-arba.

Il n'y a d'autres moyens de communication aujourd'hui entre ces deux villes qu'une vieille patache ou autrement dit, l'ancienne diligence de nos pères, attelée de cinq chevaux efflanqués qui parcourent le trajet en six heures environ et ceci, grâce au cri strident et continu du conducteur arabe et d'un nombre incalculable de coups de fouet continuellement répétés. Juché sur le haut

de ce véhicule peu confortable, nous avons pu cependant admirer de très beaux paysages. La route en corniche suit le versant d'une colline, le Djebel-Dir, pour traverser la plaine du Kef et par la vallée de la Medjerdah, l'on arrive à, Souk-el-arba, (marché du mercredi). L'arrivée de la diligence y cause toujours une certaine curiosité. Les arabes des différentes tribus, les uns venus de l'intérieur, des Juifs, des enfants de toute sorte, de races diverses, tous très sales et à moitié vêtus, quêtant des sous (un petit sou, Messiou) nous entourent.

C'est au milieu de tout ce désordre que nous pénétrons par une courbe plus ou moins savante devant la gare du chemin de fer Bone-Cuelma où nous reprenons le train pour Tunis, rompus, mais satisfaits de notre originale promenade. Souk-el-arba est le centre d'importantes plantations agricoles.

Taborka, autre ville très ancienne située sur la côte n'est aujourd'hui qu'un centre de pêche.

#### Commerce

Le commerce, au début de l'occupation française n'était que de 23 millions de francs. En 1889, il était de 54 millions et en 1895, de 85 millions ; il a depuis longtemps déjà dépassé le chiffre de 100 millions de francs.

La Tunisie exporte les céréales, les huiles d'olive, les éponges, les minerais de zinc, les phosphates, les dattes, etc., etc... et elle importe, surtout de France, les farines, semoules, les peaux préparées, les soies, les tissus de coton et de laine, les cafés, les machines, les matériaux de construction, etc... En outre, la Russie et l'Amérique exportent du pétrole. La Suède et la Norvège et aussi la France y exportent des planches et madriers de sapins en grande quantité.

La Tunisie produit d'autre part, des tissus indigènes de laine et de coton, des étoffes, les kaïks, étoffes indigènes proprement dites. Il se fait également un commerce transsaharien au moyen de caravanes de chameaux. Ce commerce est très ancien et a toujours une certaine importance surtout dans le sud de la Tunisie.

### Agriculture

La Tunisie a été, depuis les temps les plus reculés, un pays d'exportation de céréales et a contribué longtemps à l'alimentation de l'Italie. Mais cette période de prospérité s'est ralentie pour devenir très faible par suite de l'appauvrissement du sol en acides phosphoriques ; aujourd'hui le pays a pris le dessus grâce à l'industrie indigène qui s'est développée et aussi à la colonisation sans cesse croissante.

La main d'œuvre indigène, assez bonne et surtout économique est fournie principalement par les Berbères. Ils se servent pour tout instrument aratoire, d'une charrue primitive dont le socle a forme de fer de lance ; les trois parties principales de cette charrue étant situées dans un même plan, elle a besoin d'être maintenue continuellement en équilibre. Malgré ce désavantage, elle donne cependant d'assez bons résultats.

La rentrée de la récolte se fait à dos de bêtes, ânes ou chameaux ; système lent et peu pratique. Les indigènes cultivent principalement le blé, l'orge, le maïs et le seigle.

Les colons emploient des moyens plus modernes et arrivent, par suite, à de meilleurs résultats. Les moissonneuses-liieuses et les moteurs à vapeur sont couramment mis en usage pour actionner les batteuses.

Les fourrages viennent assez bien et contiennent une quantité suffisante d'azote.

Par suite du climat de la Tunisie, les animaux sont privés du fourrage vert pendant sept mois de l'année, de juin à décembre. Les bêtes souffrent souvent de ces conditions et certains troupeaux sont en partie disséminés dans les régions de grande sécheresse pendant les mois d'été. L'élevage par suite des pertes causées dans ces conditions n'est pas toujours rémunérateur.

Les légumes se cultivent principalement dans la vallée de la Medjerda ; leur culture s'y fait d'un bout de l'année à l'autre.

Les colons cultivent plus particulièrement la pomme de terre, la tomate, les pois et les haricots ; —

les indigènes arabes, les oignons, carottes, navets, pastèques, melons, etc... Les vignes se cultivent un peu partout. Quant à l'olivier, il donne un meilleur rendement dans le centre et le sud de la régence.

### Olivier

La culture de l'olivier est très ancienne dans la Tunisie.

Du côté d'El-Djem, l'on peut encore tracer sur une profondeur de plus de 100 kilomètres des débris d'une ancienne forêt d'oliviers. Ces oliviers ne sont pas sauvages et donnent aujourd'hui, malgré qu'ils ne sont pas cultivés, quelques olives.

On a même trouvé dans cette région des cuves en pierre où les anciens dépulpaient les olives et même des plaques de pierre aux rainures parfaitement visibles qui servaient alors de base aux presses où les olives étaient comprimées.

La culture de l'olivier a été depuis quelques années reprise sur une grande échelle. L'on compte aujourd'hui au-delà de 10 millions d'oliviers cultivés répandus un peu partout, surtout dans les régions de Bizerte, Tunis, Sousse, Sfax, etc... Les plantations du sud sont les plus importantes, vu que c'est dans ces régions qu'il est plus profitable de les cultiver, car à cause de la sécheresse, la récolte des céréales y est irrégulière, tandis que l'olivier adulte demande peu d'eau. Un arbre, dans les conditions normales, peut donner un rendement de 2 à 4 francs par année.

Les statistiques montrent que de 1896 à 1905, la Tunisie a produit 270,441 hectolitres d'huile d'olive (un hectolitre est 22 gallons).

Un olivier donne en moyenne à 10 ans, 15 litres d'olive ; à 15 ans, 30 litres ; à 20 ans, 45 litres d'olive donnent 10.35 litres d'huile à 65 centimes le litre, soit 6 fr. 75, moins 2 fr. 30 de frais et 45 centimes d'impôts donnant un revenu net de 4 francs qui est à peu près le maximum sur lequel on peut compter.

L'inconvénient des plantations d'oliviers, c'est qu'ils ne commencent à donner un rendement commercial qu'au bout de la dixième année. La taille se fait en mai et la cueillette, d'octobre à mai.

### Vignes

Ce n'est que depuis 1881 qu'existe les premiers vignobles français en Tunisie ; avant cette date, les quelques vignes que l'on trouvait un peu partout produisaient peu de raisin, lequel était vendu pour la consommation locale. Les vignes se cultivent dans presque toute la Tunisie, mais donnent un meilleur rendement dans le nord.

La culture de la vigne exige un défrichage complet du sol, ce qui est très coûteux, mais malgré cette première dépense, cette culture donne des bénéfices assez importants. Dans les cas les plus avantageux, le rendement peut être de 90 à 100 hectolitres à l'hectare.

Les vins produits en Tunisie sont des vins légers ; ils sont surtout employés en France comme vins de coupage.

Certaines variétés de vignes produisent des vins qui peuvent fournir des imitations du type "porto" et "Madère" dont la fabrication semble être rémunératrice.

En 1906, le produit total pour la Tunisie a été de 300,000 à 350,000 hectolitres de vin.

Le phylloxera est encore inconnu en Tunisie. Entre autres domaines, il faut citer particulièrement celui de Potainville.

### Forêts

En France et dans toutes ses dépendances et colonies, on attache une très grande importance à la préservation des forêts. Les jeunes pays comme le nôtre devraient prendre exemple sur elle, sur ce point, avant qu'il ne soit trop tard.

Les forêts sont contrôlées par un service spécial dépendant du Ministre des travaux publics et appelé "Administration des forêts".

Un décret promulgué en 1886 stipule entr'autres qu'il est défendu d'y allumer des feux en-dehors des habitations, même pour la fabrication du charbon de bois, entre le 15 juin et le 1er novembre.

Il donne le droit à l'administration de réquisitionner tout européen ou indigène pour combattre l'incendie, et punit de mort quiconque tente volontairement de mettre le feu aux forêts s'il y a perte

de vie, et de travaux forcés à perpétuité s'il y a eu feu, mais non mort d'homme.

Il détermine également les droits de coupage, d'usage, etc...

Les principales forêts sont dans la Khroumirie et contiennent entr'autres variétés d'arbres, le chêne liège, l'orme, le saule, le tamarix, le peuplier blanc et noir, le frêne, le houx, le laurier, l'olivier sauvage, etc., etc... le sous-bois est constitué de myrtes de bruyères, de genêts, de lentisque, etc...

L'exploitation des forêts fournit le liège, l'écorce de tan, le bois destiné aux traverses de chemins de fer (chêne zeen), etc...

### Pêcheries

La pêche maritime seule compte pour un facteur important en Tunisie.

Elle s'exerce sur les côtes de la Tunisie et fournit trois produits principaux : les poissons en grande variété, les éponges et le corail.

### Les poissons

La pêche la plus générale se fait au moyen du bœuf, grand filet ou poche trainée par deux bateaux auxquels sont attachées les deux extrémités du filet. La vitesse de ces bateaux est d'environ trois nœuds à l'heure.

Les poissons les plus communs sont : les dourades, les mullets, les loups, les rougets, les soles, les anguilles et les ombrines.

Il y a aussi les pêches fixes, telles que par exemple la pêche aux bordigues formées d'une série de cloisons en V où le poisson se ramasse et que l'on retire à l'aide de petits filets à marée basse.

Les Pêches spéciales, telles que celles des anchois, des sardines et du thon, se font à certaines époques déterminées de l'année. Ces poissons se pêchent tous au filet. Le thon, avec des filets spéciaux appelés madgraques, très résistants. Ces filets sont placés le long des côtes et barrent le passage du poisson qui suit la côte pour ensuite se rendre à la haute mer. Le thon, une fois pris dans la madgraque, est chassé par une série de filets dans une poche spéciale nommée "corpou" à double fond

et à un signal donné, le corpon est tendu et les poissons, à mesure qu'ils apparaissent à la surface, sont saisis au moyen de crochets. Ce ne sont là que quelques exemples parmi les pêches variées qui se font sur les côtes de la Tunisie.

#### Eponges

L'éponge se pêche principalement dans le golfe de Cabès. Elles sont de plusieurs variétés, parmi lesquelles se trouvent : Les Kerkennis à racine noire et résistante ; Djerbi, dont la racine est rose et peu résistante ; Zarbis, à racine blanche, qui donne une qualité souple et bonne ; Hadjeni, dûre et compacte, de qualité secondaire.

Cette pêche se divise en pêche noire et pêche blanche.

La pêche noire comprend la livraison de l'éponge telle qu'on la rencontre dans la mer et recouverte d'une matière noirâtre qui émet une très forte et très désagréable odeur.

La pêche blanche comprend le lavage sur la place avec soin, ceci se fait par les indigènes et est un travail plutôt pénible.

Cette pêche se pratique dans de petites embarcations détachées de l'embarcation principale, contenant chacun deux hommes, le rameur et le pêcheur. L'engin employé est généralement un trident. Les arabes emploient quelquefois un engin à cinq et six dents fixées à des manches de raccordement et lestées de plomb, de manière à atteindre des profondeurs dépassant huit mètres, et allant dans certains cas jusqu'à 14 mètres, lorsque l'eau est très claire. Une fois l'éponge choisie, elle est détachée au moyen du trident par un double mouvement de rotation et de bascule. L'habileté consiste surtout à ne pas abîmer l'éponge, ce qui arrive rarement dans le cas d'un bon pêcheur. La pêche se fait aussi par scaphandriers et quelquefois par des plongeurs indigènes à nu. Ils plongent généralement avec un poignard entre les dents pour se défendre des requins, attachés seulement par une corde pour assurer leur montée ; ces derniers, une fois l'éponge choisie, la détachent au moyen d'un instrument quelconque, souvent mé-

me d'une simple pierre. La résistance de ces hommes est remarquable ; ils peuvent rester des trois minutes sous l'eau et atteindre de très grandes profondeurs.

#### Corail

Cette pêche, comme celle de l'éponge, se pratique à des profondeurs plus ou moins grandes. Elle est très pénible et les pêcheurs qui s'y adonnent sont rares.

#### Les Mines

Les mines, très nombreuses en Tunisie, sont régies par une législation spéciale. Le temps dont je dispose ne me permet pas d'entrer dans tous les détails.

Il faut noter que l'exploitation proprement dite d'un gîte minier ne peut être faite qu'à la suite d'une concession accordée par l'Etat. La concession est octroyée à perpétuité avec une redevance de 5 pour cent du produit net à payer à l'Etat et dix centimes par hectares compris dans les limites concédées.

On exploite surtout la calamite (carbonate de zinc) et le phosphate de chaux. La Tunisie produit aussi de la galène (sulphure de plomb) et depuis une couple d'années, on y a mis en exploitation des gisements importants de minerais de fer.

Le produit des minerais de zinc était de 2,284 tonnes en 1890 et de 23,435 tonnes en 1899 et le produit des minerais de plomb de 490 tonnes en 1890 et de 5,224 tonnes en 1899. Ces chiffres ont considérablement augmenté depuis.

Les minerais de fer commencent seulement à donner des résultats appréciables et cela depuis la terminaison de la ligne de chemin de fer de Tunis à Kalaat-ès-Senan, d'environ 200 kilomètres.

D'autres voies sont projetées qui permettront avant peu un rapide développement des richesses minières du pays.

#### Phosphates

L'exploitation des phosphates a pris aujourd'hui une très grande importance. Ils comprennent : 1o les gîtes sédimentaires ; 2o les phosphorites en filons.

Les phosphates d'origine sédimentaire se trouvent dans l'éocène inférieure et sont ceux qui sont les plus exploités.

L'exploitation se fait, soit à ciel ouvert, chaque fois qu'il y a possibilité ; dans ce cas, toute la couche est exploitée. Lorsque les phosphates sont surmontés de couches de calcaires, on emploie la méthode dite " par piliers abandonnés ". Ces piliers mesurent jusqu'à neuf mètres sur trois et sont séparés par des galeries de quatre mètres de largeur environ ; l'on perd ainsi à peu près 30 pour cent du minerai.

Les phosphates ainsi détachés, sont conduits à l'extérieur au moyen de wagonnets, soit par des galeries horizontales ou légèrement inclinées, lorsque le cas le permet, comme par exemple, aux mines de Gafsa ou à des puits d'extraction.

A leur sortie, les phosphates sont passés dans des trémis, puis avant de les expédier, on doit les faire sécher à l'air libre exposés, par couches peu épaisses, qui doivent être retournées plusieurs fois.

Pendant ma visite à la mine de Kalaat-Djerda, l'on était en train d'y installer, à titre d'essai, un système de séchoir rotatoire à air chaud, dont on attendait de bons résultats.

Les phosphates ainsi séchés sont amenés par chemins de fer à Tunis et expédiés pour la plupart en Angleterre où ils sont traités par l'acide sulfurique. Les super-phosphates obtenus, résultat de cette opération, sont employés avec avantage comme engrais.

Les principaux centres d'exploitation des phosphates en Tunisie sont à Gafsa, au sud, Kalaat-Djerda et Kalaat-ès-Senan, dans le centre. Ces dernières mines sont situées près de la frontière algérienne et non loin du fameux centre d'exploitation de Thebesa, en Algérie.

Je dois faire remarquer en passant que les mines de Kalaat-Djerda sont exploitées par une compagnie italienne et celle de Kalaat-ès-Senan, par une compagnie anglaise.

#### Main-d'œuvre

Les ingénieurs et principaux employés sont fran-

çais ; les mineurs proprement dits, sont italiens ou siciliens. Quant aux manœuvres, on emploie quelques arabes qui sont beaucoup moins exigeants au point de vue des gages, mais dont le rendement en travail est de bien inférieur à celui de la main d'œuvre européenne.

La condition de vente des phosphates est basée sur leur teneur en phosphate tribassique de chaux. Les phosphates exploités en Tunisie ont une teneur de 58 à 60 pour cent qui est considérée comme bonne. Les phosphates sont garantis ne contenir pas plus de 2 pour cent de fer et d'alumine.

#### Soirée

Une nuit que j'ai passée aux mines de Kalaat-Djerda m'a fourni l'occasion d'admirer le plus beau clair de lune qu'il puisse être donné de contempler, et tel que l'on n'en voit jamais dans notre pays.

Vers les onze heures, la lune était dans son plein éclairant le paysage et le camp minier endormi comme une immense lampe électrique très puissante dans un ciel très pur et sans l'apparence du moindre nuage et les montagnes aux contours nets où les plateaux, comme de grandes tables, se détachaient sur le fond bleu limpide du ciel.

Le silence presque pénible par son intensité, rarement interrompue, si ce n'est par le hurlement sinistre de quelque chien arabe, animal presque sauvage, subitement réveillé ou surpris dans sa maraude nocturne et silencieuse à la recherche de quelque nourriture car, comme son maître (l'arabe nomade), il est voleur de naissance.

Seul en apparence, le gardien veille, armé jusqu'aux dents, dans son poste de vigie, aux murs garnis d'armes prêts à servir et en cas d'éventualités, au moindre signal.

Ce n'est qu'avec peine que mon camarade et moi avons pu nous décider à abandonner la contemplation de ce sublime tableau pour gagner notre wagon particulier qui nous servait de domicile pendant cette tournée d'inspection, abandonné sur une voie de garage et où nous attendait, toujours souriant, notre fidèle serviteur Mahomet.

### Bizerte

Je ne voudrais pas terminer ce court aperçu sur la Tunisie sans dire un mot de Bizerte, principal port maritime et militaire de la Tunisie et de Gabès.

A Bizerte, le gouvernement français y a dépensé des sommes considérables pour protéger l'avant-port au fond duquel se trouve comme un immense bassin formé par un lac très profond et constituant le port proprement dit, où toute la flotte française pourrait, en cas de danger, se réfugier sans inconvénient.

C'est à Bizerte que fut construit le premier pont suspendu dans le genre de celui existant aujourd'hui à Rouen et à Marseille, mais des stratégestes ayant trouvé que ces énormes piliers supportant le tablier très élevé, étaient un point de mire aux obus des flottes étrangères en cas de guerre, on l'a tout simplement démonté et vendu, après avoir dépensé de fortes sommes pour sa construction.

Ce que l'on remarque surtout à l'arrivée à Bizerte, c'est la quantité de casernes aux proportions monumentales qui donnent certainement une impression imposante à cette ville.

Les deux autres grands ports de la Tunisie sont : Tunis et Sousse.

### Oasis

Gabès est la métropole du sud et la porte du Sahara et du Soudan. C'est un véritable paradis terrestre pour les longues files de caravanes venant du centre ; rendez-vous de toutes les races nomades qui vivent aux abords du désert.

C'est de plus une oasis riche et fertile aux sources abondantes en eaux vives et limpides courant au milieu de verdure riche et opulente, aux jardins cultivés avec un soin extrême, où les palmiers et les dattiers abondent.

L'oasis de Djerba, entr'autres, et voisin de Gabès, ne renferme pas moins de 300,000 palmiers et 500,000 oliviers.

Cette conférence n'a eu pour but que de vous faire connaître par un simple aperçu, la Tunisie, son peuple, ses coutumes et ses mœurs, son com-

merce, sa culture, l'importance de ses forêts, de ses mines, les revenus qu'elle tire de la pêche, etc... en un mot, la possibilité peut être, plus tard, d'y établir des liens commerciaux. L'on a bien déjà réussi à raffermir nos relations commerciales avec la mère-patrie par un traité qui vient de se conclure à la grande satisfaction de notre monde commercial.

J'espère donc que ce court résumé a pu vous donner une idée suffisante sur ce beau pays qu'est la Tunisie, qui tend de jour en jour à prendre une place de plus en plus importante parmi les pays commerciaux et agricoles du monde.

## LE VOYAGE D'INSPECTION DU CHENAL DU SAINT-LAURENT

### Rapport du Président de la Chambre

Messieurs les membres du Conseil,

Votre président a accepté l'invitation faite par l'Hon. Ministre de la Marine et des Pêcheries de l'accompagner dans un voyage d'inspection du chenal du Saint-Laurent, pour voir les travaux faits durant l'année et faire les suggestions que les intéressés croiraient nécessaires.

A huit heures du matin, jeudi, le 17 courant, nous sommes sur le "Lady Grey". L'Hon. L. P. Brodeur, assisté du Colonel Gourdeau, député-ministre, et de M. Wiillard, Secrétaire privé, recevait les hôtes. M. J. W. Cowie, Ingénieur en chef, s'est dévoué pour assurer le confort des visiteurs.

Les Messieurs suivants étaient présents : MM. Geo. W. Stephens, président de la Commission du Port, H. A. Allan, président des armateurs, J. R. Binning, W. I. Gear, capitaine Reford, James Thom, O. Campbell, armateurs, Thomas Robb, secrétaire, Charles Smith, président des armateurs de la navigation intérieure, Thomas J. Drummond, vice-président du Board of Trade, C. H. Catelli, votre président, M. Auger, président des pilotes et M. Larochelle, vice-président.

Nous sommes d'abord arrêtés à Sorel où nous avons visité la drague No 8 qui a été construite à Sorel sous la direction de M. Desbarats, d'après les plans des ingénieurs du Département de la Marine. Cette drague, très puissante, pourra creuser à 40 pieds de profondeur ; quand cette drague a trois mille verges cubes de sable ou de pierre à son bord, elle se déplace sous sa vapeur, et les sables retirés du chenal sont déposés sur les battures. Les dimensions de cette drague sont les suivantes : 264 pieds de longueur, 45 de largeur, 15 pieds de profondeur d'eau, et sa vitesse est de 9 milles à l'heure, à double hélice.

Après une minutieuse inspection des chantiers à Sorel où le gouvernement fait toutes ses réparations, nous continuons notre route sur le lac St-Pierre où nous visitons la drague No 7. Cette drague, munie d'une mèche à tarière, coupe la glaise et un tube aspirant renvoie cette glaise à un mille de distance sur la batture. Ici le chenal a 30 pieds de profondeur par 300 de largeur. Maintenant que les gros navires y passent, on est à élargir ce chenal à 800 pieds. L'ingénieur nous disait que si on avait voulu creuser 800 pieds de largeur, les navires ne passeraient pas encore.

Nous continuons jusqu'à Trois-Rivières où nous visitons un magnifique quai de 2,000 pieds de longueur en béton. A ce quai, il y a 35 pieds d'eau. On y a construit une station de signaux.

De Trois-Rivières, nous nous rendons au Cap-à-LaRoche et nous visitons la drague No 2. Ici on est à creuser dans le roc ; on voit du roc arraché du fond du chenal à 30 pieds de profondeur et déposé dans des barges. Cette drague fait un travail de 200 verges cubes par heure.

Nous poursuivons notre route et nous arrivons à Québec à 11.30 heures du soir, après avoir admiré les lumières échelonnées le long du chenal qu'on pourrait comparer à une rue de Montréal. Sur notre parcours, nous avons fait des signaux aux stations échelonnées le long du fleuve. Ces stations sont en communication avec Québec, Trois-Rivières, Sorel, Montréal et Ottawa. Le jour, les signaux

se font au moyen de drapeaux ; la nuit, par des lampes de diverses couleurs. On peut, par différentes combinaisons, faire 22 signaux conventionnels, tels que " Brume dans le fleuve ", " Echoué ", " désemparé ", " demande aide ", etc., etc...

Vendredi, le 18, nous partons de Québec à 8.30 heures du matin. Nous passons St-Joseph de Lévis, la cale sèche, diverses bouées stationnaires ; nous passons par le chenal du nord : l'île Madame, l'île aux grues, et nous arrivons à la batture Beaujeu où la drague No 9 (la Galveston) est au travail. Là, c'est du sable ; la drague au moyen d'un tube à succion, fait un travail énorme, 7,500 verges cubes de sable par jour sont enlevées et déposées par la drague même sur les battures.

Si l'on considère qu'à marée haute, il y a 40 pieds d'eau, que cette place est exposée aux grands vents, vous pouvez vous faire une idée de la difficulté de ce travail. Ici nous avons aussi fait des sondages. Pour ce travail, le " Lady Grey " est bien aménagé : un appareil spécial est adapté de chaque côté du bateau, et au moyen de poids, contre-poids, on voit la profondeur de l'eau enregistrée sur une échelle numérotée ; j'ai vu le registre marquer 20, 25, 27, 30, 32, 36, 42 pieds. On jette la sonde et chaque fois, la sonde indique la profondeur marquée sur le registre.

Nous continuons et vers les 4 heures, nous sommes en vue des lumières appelées " La Traverse ". Ces lumières reposent sur des constructions en fer remplies de béton ; elles servent à indiquer une place qui, au dire des pilotes, est assez dangereuse, car le fleuve ici est large, et à marée basse, il y a une batture de deux milles de longueur. Sans ces lumières, les bateaux pourraient venir s'y échouer.

Une de ces lumières donne beaucoup d'anxiété aux ingénieurs du Département, car les courants très forts à cet endroit, en ont miné la base, et les glaces qui viennent la frapper avec violence, pourraient l'endommager ; aussi le Département de la Marine est à étudier les moyens d'y remédier, soit par une consolidation, soit par la construction d'une nouvelle base.

L'Hon. Ministre aurait désiré se rendre à la Pointe-au-Père, mais comme le voyage aurait été fait de nuit, on décida de retourner et nous arrivâmes à Montréal samedi soir, à 4.30 heures.

C'est en visitant tous ces travaux échelonnés le long d'un fleuve comme le St-Laurent, qu'on peut se faire une idée de l'importance du Département de la Marine.

Le creusage du St-Laurent, avec les changements de conformation du fond du fleuve, la manutention des lumières, des bouées ; tout cela requiert les connaissances d'un ingénieur très pratique.

M. J. W. Cowie, ingénieur en chef, un homme sans prétention, très aimable, qui connaît le fond du St-Laurent comme nous connaissons notre rue St-Jacques, nous a convaincus que le fleuve n'a pour ainsi dire, aucun secret pour lui. Il nous disait, par exemple : Ici, il y a 32 pieds, nous jetions la sonde et effectivement nous constatons une profondeur de 32 pieds et ainsi de suite.

Sa haute compétence est clairement établie par la satisfaction générale, tant des Commissaires de notre port que du public, avec laquelle il s'acquitte de la tâche de la direction des travaux de notre port qui lui a été confiée par le gouvernement.

Inutile de vous dire que nous avons profité des trois jours que nous sommes restés ensemble pour discuter le passé, le présent et l'avenir. On a même fait des demandes et proposé certaines suggestions à l'Hon. Ministre de la Marine qui a bien voulu nous accorder sa bienveillante attention.

Je ne suis pas dans les secrets du gouvernement, mais je puis vous affirmer que l'Hon. Ministre est disposé à faire du St-Laurent une route sûre et exempte de tout désastre maritime, afin de convaincre les Lloyds, que la route du St-Laurent est non seulement une route courte, mais une route que l'on peut assurer à un taux minime.

Nous avons aussi discuté le port de Montréal dans tous ses détails ; le président de la Commission a exposé à l'Hon. Ministre ce que doit être un port bien aménagé (fully equipped).

Je suis heureux de vous déclarer que les vues du président de la Commission du port concordent avec celles que notre Chambre a exprimées en maintes occasions. Je n'hésite pas à vous déclarer que les travaux exécutés à l'amélioration de la route du St-Laurent sont faits dans l'intérêt général du Canada : Réduire le coût du transport et encourager d'une manière générale, les développements de notre marine et de notre navigation ; mettre les grands producteurs du nord-ouest à la portée des grands marchés de consommateurs de l'Europe au moyen de prix de transport raisonnables ; voilà une œuvre nationale. Nous avons toujours encouragé les efforts faits par les gouvernements en vue d'arriver à ce développement commercial.

J'espère que, grâce aux efforts combinés des hommes d'affaires nous arriverons un jour à voir le port de Montréal devenir un port absolument de premier ordre et reconnu "Port libre" pour le plus grand bien du commerce du Canada.

C. H. CATELLI, *président.*

Montréal, 23 octobre 1907.

## LE RACCORDEMENT DU G. T. P. AVEC MONTREAL

### RAPPORT DU COMITÉ DES TRANSPORTS

Ce comité s'est réuni vendredi le 20 septembre 1907 sous la présidence de M. J. P. Mullarkey, président.

Étaient présents : L'honorable Alphonse Desjardins, MM. A. V. Roy, D. Masson, Fred. C. Larivière et le secrétaire.

Conformément aux instructions de votre Conseil, le comité des transports a remis à l'étude la question importante de la construction d'une ligne de raccorde-ment et le point le plus propice de la ligne du "Grand Tronc Pacifique".

Votre comité désire rappeler tout d'abord que, se basant sur un de ces précédents rapports, la Chambre avait déjà, le 9 mars 1904, adopté la résolution suivante :

" Etant donné le principe incontesté que Montréal est la tête de ligne de la grande artère maritime fluviale du Canada, il en découle que si la construction du Grand-Tronc-Pacifique est décidée, un embranchement depuis un point de l'artère principale à la hauteur des terres, doit être construit sur le port national concurrentement avec l'artère principale ".

Les raisons qui entr'autres, avaient motivé l'action de la Chambre sur cette résolution, étaient les suivantes :

1o La position topographique du port de Montréal qui, étant le plus avancé dans l'intérieur du continent le désignait comme le point de transit le plus avantageux pour le commerce à être créé par la mise en opération de la nouvelle ligne transcontinentale.

2o Les travaux importants d'agrandissement et les améliorations effectuées en ce port pour faciliter la réception et l'expédition de la marchandise, offraient au grand trafic de l'ouest des conditions et des facilités de manutention supérieures à celles de tous les autres ports.

3o Les explorations déjà faites du territoire situé sur le parcours de la ligne de raccordement demandée, démontraient l'existence de richesses en essences forestières, en minerais et en terres colonisables qui justifiaient à elles seules la construction d'une telle ligne, ouvrant à cette région un débouché indispensable sur son marché naturel, la cité de Montréal.

Votre comité croit de son devoir de signaler qu'une autre grave raison est venue s'ajouter aux précédentes à la suite du regrettable et désastreux accident du pont de Québec pour hâter l'exécution de la construction de cette ligne de raccordement qui atteindrait le port national de Montréal et donnerait des communications directes et non interrompues de la ligne principale jusqu'aux ports océaniques, en passant par le Pont Victoria.

Le tout respectueusement soumis,

J. P. MULLARKEY, *Président du comité.*

Adopté par le Conseil, le 9 octobre 1907.

## LES ACCIDENTS DU TRAVAIL

### RAPPORT DU COMITÉ DE LÉGISLATION

Ce comité s'est réuni le mardi, 17 septembre 1907, sous la présidence de l'Hon. Alph. Desjardins, président.

Étaient présents : MM. D. Masson, L. J. Loranger, Fred. C. Larivière, invité, et le Secrétaire.

*Objet.* — De la responsabilité des patrons dans les accidents du travail.

Considérant que le malaise résultant de l'état actuel d'incertitude de la législation et de la jurisprudence, tant sur la responsabilité des patrons dans les accidents du travail que sur l'appréciation des montants des dommages accordés par les magistrats et les jurés, est devenu tel qu'il requiert l'adoption de mesures appropriées aux circonstances spéciales de l'époque actuelle.

Considérant que l'expérience acquise depuis un certain nombre d'années, par les compagnies qui se sont occupées d'assurances contre les accidents du travail peut aider à déterminer la nature des risques des accidents du travail et la valeur des indemnités qu'il pourrait convenir d'accorder.

Votre comité croit qu'il serait opportun pour les autorités compétentes de faire adopter une législation définissant la part transactionnelle des responsabilités à partager par les parties intéressées dans les accidents du travail et fixant, autant que possible, à forfait, les indemnités à accorder, de manière à diminuer le nombre, la durée et les frais des litiges.

Votre comité croit de plus que pour assurer son opération avantageuse, telle législation devrait être faite de manière à encourager la prévoyance chez les intéressés en rendant plus faciles les moyens d'assurance.

Le tout humblement soumis,

(Signé) Alph. DESJARDINS,

*Président.*

Adopté par le Conseil, le 25 septembre 1907.

## PROCES-VERBAUX DE LA CHAMBRE

Séance du Conseil, le mercredi, 18 septembre 1907

Présidence de M. Isaïe Préfontaine, 1er vice-président.

Étaient présents : MM. A. V. Roy, 2me vice-président, Jos. Fortier, Hon. Alph. Desjardins, G. Boivin, Jos. Contant, A. H. Hardy, J. O. Labrecque, Fred. C. Larivière, D. Masson, Alex. Prud'homme et le Secrétaire.

Le procès-verbal de la séance du Conseil du 11 courant est lu et adopté.

*Dépouillement du courrier.* — Une lettre de l'Association des Assureurs contre le feu demandant à la Chambre de prendre en considération la question de l'enfouissement des fils électriques et autres dans les rues de Montréal, afin de diminuer les risques d'incendie. Cette lettre est référée avec un rapport d'experts qui l'accompagne au comité des "Affaires municipales".

Une lettre du Président de la Commission du Port de Montréal signalant l'avantage qu'il y aurait d'obtenir, pour la reconstruction du pont de Québec une hauteur suffisante pour permettre aux vaisseaux munis des plus hauts mâts, d'y passer sans difficulté. Référée au comité des "Transports".

Une brochure sur la responsabilité des patrons dans les accidents du travail est offerte gracieusement à la Chambre par son auteur M. J. C. Lamothe, avocat.

Une carte des provinces de l'Ouest canadien corrigée au 1er janvier 1907 est présentée par le Dr Brisson de la Société de colonisation de cette ville.

M. Isaïe Préfontaine croit devoir offrir sa démission comme membre de la commission spéciale des Hautes Etudes commerciales de la Chambre, vu qu'il est devenu membre et Président de la Corporation de l'Ecole des Hautes Etudes commerciales à Montréal, faisant remarquer que le cumul de ces deux positions peut donner lieu à une occasion de conflits ou de divergences de vues.

Le Conseil, après avoir entendu les explications de M. Préfontaine, confirmées par l'avis de M. Joseph Contant, acquiesce à son désir, mais non sans l'assurer de sa vive appréciation des services rendus dans cette fonction.

*Addition de certains noms à la liste des membres de divers comités.* — Les noms de MM. I. Préfontaine, A. V. Roy, Hon. A. Desjardins, D. Masson et G. Boivin sont ajoutés à la liste des membres du comité des "Transports", et les noms de MM. A. V. Roy, 2e vice-président, Jos. Contant, Hon. A. Desjardins, A. H. Hardy et Fred. C. Larivière sont ajoutés au comité des "Expositions, mines et musées".

L'Hon. Alph. Desjardins est appelé par le Conseil, sur proposition de M. Fred. C. Larivière, à combler la vacance créée par la démission de M. Préfontaine, comme membre du comité des Hautes Etudes commerciales.

L'Hon. Alph. Desjardins, en sa qualité de président du comité de Législation, déclare que ce comité rapporte progrès sur la question de la responsabilité des patrons dans les accidents du travail.

M. A. V. Roy, comme l'un des délégués de la Chambre, chargés de la représenter dans la conférence des divers corps commerciaux de Montréal provoquée par l'Association des assureurs contre le feu, fait un rapport verbal de la continuation de l'accomplissement de son mandat et fait part au Conseil de la nature d'une circulaire que MM. Marceau, Prud'homme, Vallières et lui-même ont été priés par cette conférence, d'envoyer à nos marchands canadiens-français.

*Expositions.* — M. Jos. Contant relève l'importante question des expositions pour notre métropole commerciale. Quand on constate, dit-il, le succès remporté par des exhibitions tenues dans d'autres petites villes du pays et ailleurs et de plusieurs expositions partielles qui ont eu lieu tout récemment à Montréal, on ne voit pas pourquoi Montréal ne pourrait se donner les avantages d'une grande exposition.

Le président de la séance, M. Préfontaine, reconnaît toute l'urgence de cette question vitale pour le commerce de Montréal et rapporte sommairement le résultat de ses observations sur l'évènement de la dernière exposition de Toronto qu'il vient de visiter.

L'Hon. Alph. Desjardins est d'avis qu'il suffirait de quelques hommes actifs et dévoués pour mener à bonne fin une telle entreprise.

M. A. H. Hardy ajoute que les organisateurs d'une telle exposition pourraient compter sans aucun doute sur l'encouragement puissant du haut commerce de notre ville et du pays en général.

M. G. Boivin, président du comité des "Expositions", informe le conseil des dernières transactions intervenues entre le conseil de ville et les autorités canadiennes au sujet de l'acquisition de l'île Sainte-Hélène et de la faculté qu'on a su laisser à la ville de pouvoir utiliser cette île s'il y a lieu, comme site d'exposition.

Le conseil, sur proposition de M. A. V. Roy, ayant référé cette question à ce comité, M. Boivin se rend de suite à ce vœu en invitant ses collègues de ce comité à une convocation fixée pour lundi, le 23 septembre courant.

A l'article "Proposition de nouveaux membres", les candidatures de MM. E. O. Barette, agent de manufactures, G. Barette, agent de commerce, Geo. Giroux, agent de commerce, et A. Labelle, épiciier, sont présentées par M. J. H. Paul Saucier et subiront l'affichage réglementaire jusqu'à la prochaine assemblée générale.

M. Préfontaine exprime à cette occasion à M. J. H. Paul Saucier présent à la séance, tous les remerciements de la Chambre pour le zèle et l'habileté avec lesquels il a si vaillamment travaillé à fournir de nouvelles adhésions à notre Chambre et il signale son exemple à l'imitation des membres de la Chambre.

Et l'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée.

#### Séance du Conseil, le mercredi, 25 septembre 1907

Présidence de M. A. V. Roy, 2ème vice-président.

Etaient présents : MM. G. Boivin, Hon. Alph. Desjardins, J. O. Labrecque, Fred. C. Larivière, Alex. Prud'homme et le Secrétaire.

Assistaient également à la séance : MM. G. des Etangs et J. H. Paul Saucier, membres de la Chambre.

Le procès verbal de la séance du Conseil du 18 courant est lu et adopté.

*Dépouillement du courrier.* — Deux lettres dont la nature doit être relatée dans le Bulletin de la Chambre quant à diverses propositions d'affaires, l'une venant de Liverpool, Angleterre, et l'autre de Paris.

*Les accidents du travail et le rapport du comité de Législation.* — Sur proposition de l'Hon. Alph. Desjardins, secondé par M. Fred. C. Larivière, le Conseil adopte l'avis d'un rapport présenté par le comité de Législation, après avoir entendu les explications du président de ce comité sur l'esprit qui a inspiré l'idée générale de ce rapport.

Dans cet exposé de motifs, l'Hon. Desjardins, après avoir rappelé que 20 pour cent des accidents était établi imputables aux patrons, peut-être 30 pour cent aux employés et environ 50 pour cent à des causes inconnues, on ne peut s'empêcher de déplorer que la plus grande incertitude entoure la législation et surtout la jurisprudence sur cette matière délicate.

Les compagnies d'assurances contre les accidents ont acquis une certaine expérience qui ne serait pas sans utilité pour la commission d'enquête sur la législation de la responsabilité des patrons dans les accidents du travail. A tout évènement, il serait opportun que la législation encourage la prévoyance.

*La question de l'Exposition.* — M. Guillaume Boivin, président de ce comité, informe le Conseil que son comité se borne à rapporter progrès pour aujourd'hui, mais qu'il compte poursuivre son travail aussitôt que nous sera revenu d'Europe, M. C. H. Catelli, président de notre Chambre et l'un de ses délégués faisant partie du Bureau de direction de la Compagnie d'Exposition de Montréal, incorporée en 1903.

A l'article : " Matières nouvelles ". — Conclusion du traité de commerce franco-canadien, M. A. V. Roy note la nouvelle de la conclusion du traité de commerce franco canadien comme un événement vivement désiré depuis de longues années par notre Chambre et il exprime l'avis qu'un traité nouveau ne peut qu'être très avantageux au Canada et à son commerce extérieur avec un grand pays tel que la France.

A l'article : " Proposition de nouveaux membres ", les candidatures des personnes suivantes sont présentées. — à savoir : M. Gustave Gravel, directeur-gérant de la " Corona Rubber Co. " présenté par M. A. V. Roy, 2me vice-président et M. Henry A. Blagdon, agent de manufactures, présenté par M. J. H. Paul Saucier.

Ces candidatures subiront l'affichage réglementaire jusqu'à la prochaine assemblée générale du 2 octobre prochain.

Et l'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée.

#### PETIT COURRIER

*Exhibition nationale écossaise d'Edimbourg de 1908.* — Les promoteurs de cette exposition invitent le commerce canadien à y prendre part. Elle aura lieu de mai à octobre 1908.

*Offres de services comme agents.* — La Société Générale des Compagnies françaises de Paris offre ses services comme agent aux exportateurs canadiens.

Un manufacturier japonais d'auvents nous a communiqué une liste de ses prix de vente pour ces marchandises, ainsi que pour certains articles (objets d'art en ivoire, etc., etc.), avec catalogue illustré.

*Fourrage.* — Une maison de Liverpool, Angleterre (Earnshaw & Co.) désire un agent à Montréal.

*Sardines à l'huile.* — *Anchois salés en boîtes, etc.* — Un correspondant de Genève, Italie, (M. Arturo Rahola) désire aussi entrer en relations avec un agent et des importateurs de ces produits.

#### Nouveau groupe photographique des membres de notre Chambre

La maison Laprès & Lavergne fait actuellement le groupe de tous les membres de la Chambre qui ont été admis depuis 1900, ainsi que de tous les anciens membres qui ne figurent pas dans le dernier groupe qui orne la salle des délibérations de notre Conseil.

Les officiers et les membres du Conseil actuel sont priés d'aller poser de nouveau pour figurer au centre de ce nouveau groupe.

Il est entendu que les membres de la Chambre n'ont rien à déboursier, la maison Laprès & Lavergne se chargeant de tous les frais.

Les membres de notre Chambre qui ont été admis depuis 1900 ainsi que ceux des anciens membres qui ne figurent pas dans le dernier groupe de 1900, sont en conséquence, invités à se présenter chez MM. Laprès & Lavergne, avant la fin du mois courant, entre 10 heures a. m. et 5 heures p. m. et sont priés de porter un vêtement foncé au moment de cette visite.

Nous espérons que MM. les membres de notre Chambre se feront un devoir de figurer dans ce groupe qui sera, évidemment, un précieux souvenir pour leurs parents et amis, ainsi que pour eux-mêmes.

#### RELEVÉ DE LA VALEUR DES IMPORTATIONS POUR LA CONSOMMATION ET DES EXPORTATIONS FRANÇAISES

Du 1er janvier au 30 septembre 1907

Articles	9 mois 1907	9 mois 1906	Augmentation en 1907	Diminution en 1907
	(1)	(1)	(1)	(1)
<b>IMPORTATIONS</b>				
Objets d'alimentation...	\$145,924,200	\$126,166,200	\$19,758,000	.....
Matières nécessaires à l'industrie.....	574,538,400	549,483,600	25,054,800	.....
Objets fabriqués.....	170,508,200	145,741,400	24,766,800	.....
Total.....	\$890,970,800	\$821,391,200	\$69,579,600	.....
<b>EXPORTATIONS</b>				
Objets d'alimentation...	\$106,536,400	\$101,733,200	\$ 4,803,200	.....
Matières nécessaires à l'industrie ..	227,423,800	214,540,000	12,883,800	.....
Objets fabriqués.....	426,741,400	394,113,800	32,627,600	.....
Colis postaux.....	57,212,600	55,116,600	2,096,000	.....
Total.....	\$817,914,200	\$765,503,600	\$52,410,600	.....
Augmentation globale des Importations.....			\$69,579,600	
Augmentation globale des exportations .....			\$52,410,600	
Augmentation globale des importations et exportations.....			\$121,990,200	

(1) Les chiffres ci-dessus ont lieu d'être diminués de 3% en raison de l'écart moyen de change en faveur de la monnaie canadienne.