

BULLETIN MENSUEL

PUBLIÉ PAR LA

Chambre de Commerce Française DE MONTREAL

Siège de la Chambre : 726, POWER BUILDING, MONTREAL *Tél. Main 2480*
RUE CRAIG OUEST (angle de la rue St-Urbain)

Toutes les lettres et communications doivent être adressées à la Chambre de Commerce
Française de Montréal.

Adresse Télégraphique: GALLIA, Montréal. Codes A. Z., Baty et Veslot.

SOMMAIRE :

Séances des 12 et 26 mars.— Les camions automobiles français à Montréal.—
Les pêcheries de saumon de la Colombie Britannique.— Revue commerciale.—
Revue financière. — Correspondance d'Ottawa. — Nouvelles et informations.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.---Année 1914

PRESIDENT D'HONNEUR :

M. C. E. BONIN, Consul Général de France dans la Puissance du Canada.

PRESIDENT	J. OBALSKI, Ingénieur-Conseil des Mines.			
VICE-PRESIDENT	E. MERIOT, Agent de la maison Pélisson Père & Cie, de Cognac.			
SECRETAIRE	J. POTTIER, Agences et représentations industrielles.			
TRESORIER	G. HUSSON, Directeur de la Franco-American Auto Co., Ltd.			
CONSEILLERS	J. R. GENIN	H. JONAS	A. MATHON	C. GALIBERT
	G. HUSSON	E. RAMPON	F. F. ROBIN	E. VAUTELET
CONSEIL D'ARBITRAGE	M. CHEVALIER	E. DULIEUX	F. GALIBERT	
	C. A. CHOUILLOU	M. FERRAND	L. HAMON	
	L. COLLINET	L. FRECHON	E. MONDEHARD	
	A. DUBOST	E. GALIBERT	G. VENNAT	

AVOCAT-CONSEIL F. J. BISAILLON, C.R., de la Société Bisailon, Bisailon & Pepin, avocats, 11
Côte de la Place d'Armes, Montréal.

Compagnie des Messageries Maritimes

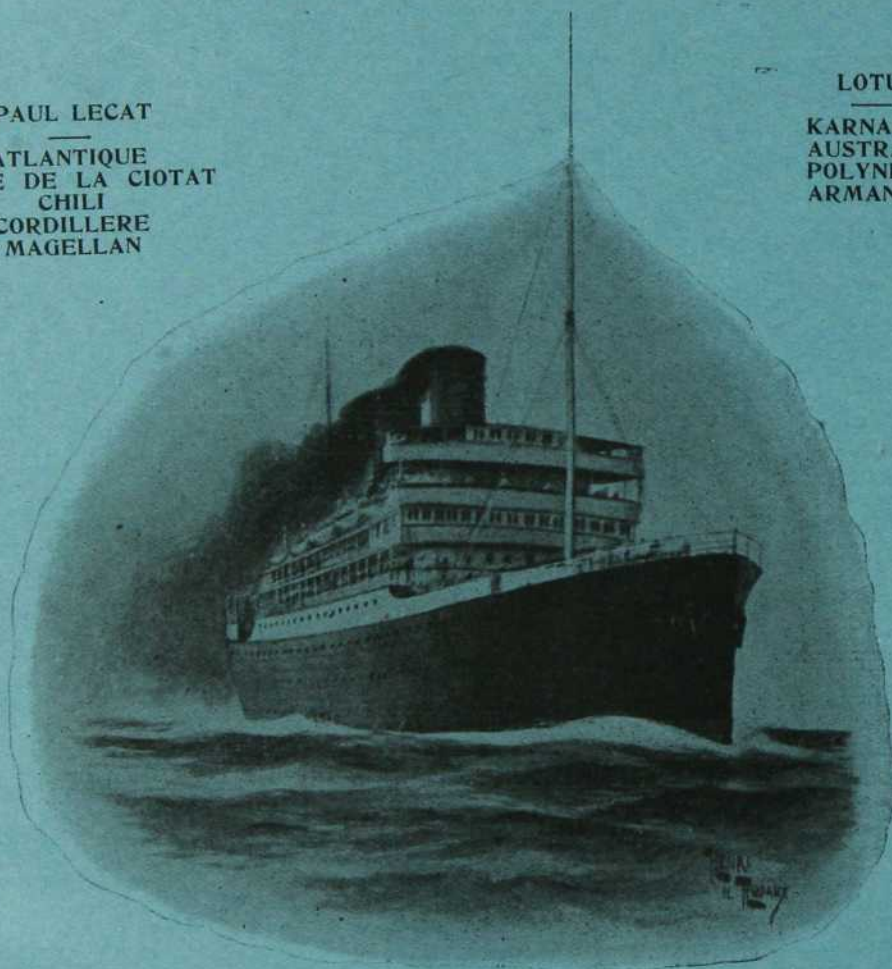
PAQUEBOTS POSTES FRANCAIS

FLOTTE DE LA COMPAGNIE

64 paquebots
4 " en construction
8 chaloupes à vapeur

PAUL LECAT
ATLANTIQUE
VILLE DE LA CIOTAT
CHILI
CORDILLERE
MAGELLAN

LOTUS
KARNAK
AUSTRALIEN
POLYNESIEN
ARMAND-BEHIC



HIMALAYA
YUNNAM
ANNAM
EL. KANTARA

LE PAUL LECAT
Déplacement 16820 tonnes
Jauge brute française 12988 tonnes
11000 chevaux de 75 kgs.

SONTAY
GANGE
EUPHRATE
LOUQSOR

AGENTS GENERAUX POUR LE CANADA

GENIN, TRUDEAU & Cie, Limitée

22, rue Notre-Dame Ouest, Montréal

BULLETIN MENSUEL

PUBLIÉ PAR LA

Chambre de Commerce Française DE MONTREAL

SOMMAIRE

Séances des 12 et 26 mars. — Les camions automobiles français à Montréal. — Les pêcheries de saumon de la Colombie Britannique. — Revue commerciale. — Revue financière. — Correspondance d'Ottawa. — Nouvelles et informations.

Séance du 12 mars 1914

(Extrait du procès-verbal)

La séance est ouverte à 4.30 heures p.m. par M. J. Obalski, Président.

Sont présents: MM. E. Meriot, Vice-Président, G. Husson, Trésorier et H. B. de Passillé.

M. C. E. Bonin, Consul Général de France assiste à la séance.

Le procès verbal de la séance du 26 février est lu et adopté sans observation.

Correspondance

Parmi la correspondance reçue depuis la dernière réunion, le Secrétaire signale à l'attention de ses collègues:

1 invitation de la Chambre de Commerce du District de Montréal à assister à la conférence donnée sous ses auspices au sujet de la Construction du Canal de la Baie Georgienne. Le Président déclare qu'il s'est rendu à cette invitation et retrace les grandes lignes de cet important projet. Le Canal de la Baie Georgienne, dit-il, c'est l'accès aux grands navires du trafic lacustre de la route la plus directe vers l'Océan Atlantique, découverte par Champlain lui-même. L'opposition à la construction de ce canal émane surtout des comtés en bordure des lacs Ontario et Erié, car la déviation du trafic par le nord gênerait leurs intérêts. Les Américains sont également hostiles, car, à l'heure actuelle, ils ont réussi à drainer sur New-York, via Buffalo, la moitié des grains canadiens à destination de l'Europe.

1 lettre du Ministère de la Marine (Sous-Secrétariat de la Marine Marchande) relative au service de la Cie Générale Transatlantique entre la France et le Canada et demandant l'appui de notre Chambre auprès des autorités du Port de Montréal pour faciliter les opérations de la Compagnie. Il est décidé qu'une délégation, composée du Bureau de la Chambre, se présentera devant les Commissaires du Port et s'informera auprès d'eux de leur intention à l'égard des desiderata de la Compagnie Générale Transatlantique. Un rapport documenté sera fait à ce sujet et adressé au Sous-Secrétariat de la Marine Marchande.

Election de membres adhérents

Sont élus membres adhérents:

M. François Long, "The Great Northern Tannery Co. Limited", Edmonton.

MM. A. et J. Dubos Frères & Co., négociants en vins, Bordeaux.

M. Antoine Guiot, Huiles d'Olive, Aix en Provence.

MM. Louis de Salignac & Co., Eaux de Vie, Cognac.

Maison Nortz & Co., Poivres et Cafés, Le Havre.

Questions diverses

Le Président attire l'attention de ses collègues sur un spécimen du "Monthly Trade Report", dont le premier numéro paraîtra en mai prochain. Il indique que la Chambre a adressé un grand nombre de circulaires aux maisons de commerce françaises ainsi qu'aux Unions Syndicales de Fabricants, Chambres de Commerce, Presse, etc., et que nous en attendons un bon résultat de propagande.

M. C. E. Bonin, Consul Général de France, communique une lettre qui lui a été adressée par le Comité des Vins, Cidres, Spiritueux et Liqueurs de France, au sujet des fraudes et contrefaçons dont ces produits souffrent au Canada et demande à la Chambre son opinion sur cette question. Elle a déjà été l'objet d'un travail du Secrétariat de la Chambre et un article l'a traitée dans le "Bulletin Mensuel." Cependant, des renseignements plus complets seront fournis à M. C. E. Bonin pour le mettre en mesure de répondre avec précision aux questions qui lui ont été posées.

La séance est levée à 5.30 heures p.m.

Séance du 26 mars 1914

(Extrait du procès-verbal)

La séance est ouverte à 4 heures p.m. par M. J. Obalski, Président.

Sont présents: MM. E. Mériot, Vice-Président, G. Husson, Trésorier, L. Fréchon, C. Galibert, A. Mathon, H. B. de Passillé, A. Pérodeau, J. Prévôt, A. Revol et E. Vautelet.

Excusé: M. J. Pottier.

M. C. E. Bonin, Consul Général de France assiste à la séance.

Le procès-verbal de la séance du 12 mars est lu et adopté.

Correspondance

Parmi la correspondance reçue depuis la dernière séance, le Secrétaire signale à ses collègues :

1 lettre de M. C. A. Chouillou au sujet du service militaire des jeunes français établis à l'étranger et de l'intervention en leur faveur de M. André Honorat, Député des Basses-Alpes. — M. Chouillou dit en substance que M. Honorat a réussi après de longs efforts à faire adopter par le Parlement les recommandations des Chambres de Commerce Françaises à l'Etranger formulées successivement aux Congrès de Bordeaux (1907), Bruxelles (1909) et Paris (1912) et qu'il serait sans doute convenable que notre Chambre lui en marquât sa reconnaissance. Il est décidé qu'une nouvelle lettre de remerciements sera adressée à M. Honorat, avec lequel la Chambre avait déjà correspondu au sujet de la loi militaire de 1913.

1 lettre du Sous-Secrétariat d'Etat d'Ottawa nous informant de la demande d'incorporation de la "Chambre de Commerce Italienne de Montréal." — La Chambre estime qu'elle n'a pas d'opinion à formuler à ce sujet, ainsi que cela lui est demandé en vertu de la loi de la Constitution des Chambres de Commerce et Boards of Trade du Canada.

1 lettre du Ministère du Commerce et de l'Industrie relative aux modifications apportées en juin 1913 au tarif des Douanes du Canada. Ces modifications concernaient les articles 23 (chocolats) et 141 (confiseries) qui ont été grevés d'un droit supplémentaire de 1 cent la livre, pour lesquels le bénéfice du tarif intermédiaire nous a été enlevé. — Le Ministère du Commerce annonce qu'il est concerté à ce sujet avec le Ministère des Affaires Etrangères qui nous donnera lui-même l'appréciation que nous avions sollicitée. A ce propos, M. C. E. Bonin, Consul Général, donne connaissance à la Chambre de la correspondance échangée entre le Consulat Général, le Gouvernement Fédéral d'Ottawa et les Ministères Français des Affaires Etrangères et du Commerce concernant la majoration du tarif douanier au sujet de laquelle la Chambre avait écrit à ces deux Départements ministériels. La réclamation de la Chambre n'a pas été admise après examen, mais il y aurait intérêt pour elle à signaler au Consulat Général les modifications du même genre qui pourraient être apportées au tarif intermédiaire.

1 lettre des Commissaires du Port de Montréal nous confirmant leur déclaration verbale que la Cie Générale Transatlantique n'a jamais éprouvé de difficulté pour le chargement ou le déchargement de ses navires à Montréal. — En raison de son importance cette question est renvoyée à la suite de l'ordre du jour, un rapport devant être approuvé par la Chambre.

1 lettre de l'Honorable Doherty, Ministre de la Justice, accusant réception de la résolution prise par notre Chambre au sujet de la loi sur la publicité frauduleuse demandée par l'Edmonton Ad Club.

Election de membres adhérents

Sont élus membres adhérents :

Société Française de Spécialités Alimentaires; 51, rue Reading, Montréal.

Brilles et Durand, Fabricants de sandales, Toulouse.

Service Franco-Canadien de la Cie Générale Transatlantique

Le Président rappelle la lettre qui a été adressée à notre Chambre par l'Office des Transports Maritimes et dans laquelle, il nous était demandé de faire une démarche auprès de l'Administration du Port de Montréal, en vue de lever la difficulté à laquelle la Compagnie Générale Transatlantique se heurterait pour l'accès de ses paquebots dans ce port. Il rend compte que la délégation formée des membres du Bureau s'est rendue auprès des Commissaires du Port et a reçu de ces Messieurs l'affirmation formelle qu'il n'était jamais intervenu entre la Cie Générale Transatlantique et eux aucune difficulté de quelque nature que ce fut.

Les Commissaires ont aussi précisé que la Compagnie avait demandé un emplacement à quai pour un service mensuel, que ses paquebots ne sont montés à Montréal que deux fois et qu'ils ont été accommodés sans retard.

Communication est donnée de leur confirmation par lettre de ces déclarations.

L'Office des Transports Maritimes nous ayant demandé nos avis et nos suggestions au sujet du service de la Cie Générale Transatlantique, un rapport documenté est lu et approuvé par la Chambre pour être transmis en même temps que notre réponse.

Marchandises volées en cours de route

Le Président prie M. A. Revol de donner sur cette question des détails qu'il nous avait promis dans une lettre de janvier dernier et dans laquelle son appréciation était contradictoire avec celle de M. J. R. Genin.

M. A. Revol explique que chaque fois qu'une caisse de marchandises est livrée à sa maison en mauvais état apparent, il refuse d'en accepter livraison jusqu'à ce que la Compagnie de chemin de fer lui ait livré un certificat de "short landed goods" (marchandises manquantes). Ce certificat est accepté par la douane comme preuve suffisante pour autoriser le remboursement des droits perçus sur les marchandises manquantes.

M. H. B. de Passillé cependant déclare qu'il a eu dernièrement des difficultés avec la douane de Montréal au sujet de produits pharmaceutiques dont les flacons avaient été brisés; celle-ci a refusé de dégrever la marchandise détruite.

M. Revol réplique que dans ce cas il lui semblait juste que l'on présente une réclamation.

Le Président faisant remarquer que les caisses dans lesquelles les marchandises ont été volées ne présentent souvent aucune marque apparente d'ouverture et que c'est le cas visé par M. J. R. Genin. M. Revol rappelle qu'il est possible d'assurer la valeur de la douane ainsi que les 10 pour cent de bénéfices prévus par le Code Maritime Français.

Questions diverses

Le Président s'adressant à M. A. Revol lui dit que la Chambre serait heureuse de l'entendre relater ses impressions du long voyage qu'il vient d'effectuer dans l'ouest canadien.

M. Revol déclare qu'au moment de son départ on n'était pas sans inquiétude au sujet de la situation commerciale et surtout financière de ces régions.

Cependant, il a pu constater par lui-même dans les différents grands centres où il a séjourné, tels que Winnipeg, Régina, Edmonton et Vancouver que les affaires étaient en somme satisfaisantes. Son impression est que l'automne prochain le malaise général dont on se plaint depuis le printemps dernier aura sensiblement disparu pour faire place à une nouvelle ère de prospérité semblable à celle de 1911 et 1912. Il a été frappé du peu d'importance du commerce français dans l'ouest alors que les marchandises allemandes sont partout. Il y aurait pourtant place, dit-il, pour de nombreux produits d'alimentation, des lainages, des cotonnades, des modes, etc.

La création du "Monthly Trade Report" ne peut que produire un bon résultat pour la propagation des marchandises françaises là-bas, mais il faudrait surtout que les voyageurs de commerce français ne se contentent plus de venir seulement à Montréal ou à Toronto. L'augmentation de population de villes d'une création toute récente, les dépenses considérables engagées par les Gouvernements Provinciaux et les Compagnies de chemins de fer, les installations somptueuses d'hôtels; tout cela est un indice certain de la confiance générale dans le grand avenir de l'Ouest canadien.

En terminant M. Revol déclare que les français établis dans l'ouest — il en existe des groupements assez nombreux surtout à Winnipeg et à Edmonton — sont plutôt spécialisés dans les affaires immobilières et financières. En dehors du Crédit Foncier Franco-Canadien, il existe plusieurs Compagnies de prêts immobiliers contrôlées par des capitaux français.

Le Président remercie M. Revol des détails intéressants qu'il a bien voulu donner à la Chambre et prie M. A. Pérodeau de donner à son tour ses impressions sur un voyage récent qu'il a fait à Terre-Neuve car, dit-il, il est assez rare que les voyageurs français visitent cette région.

M. Pérodeau déclare qu'il est resté trop peu de temps à St. John pour pouvoir donner des indications utiles; il est vrai qu'il ne passe pas de voyageurs français à Terre-Neuve; c'est d'ailleurs ce que lui a confirmé le Consul de France dont le registre de visiteurs était vierge de toute inscription. Cependant, M. Pérodeau a pu se rendre compte qu'il n'y avait sur la place de St. John aucun article français, ni d'ailleurs aucun article de luxe.

En ce qui concerne les eaux de vie, articles de son commerce, M. Pérodeau déclare que le marché est beaucoup affecté par les droits de douane qui ont été augmentés de \$7.00 par caisse à \$9.00 plus 10%, tandis que le whiskey bénéficie d'un certain avantage. Le commerce français à Terre-Neuve, lui a-t-on dit, est nul; cependant une Société française de Saint-Pierre et Miquelon s'est établie récem-

ment à St. John pour l'achat de harengs et homards; elle aurait de plus l'intention de se livrer à l'importation de produits français.

Le Président remercie M. Pérodeau de la relation de son voyage et lève la séance à 5 heures.

Les Camions Automobiles Français à Montréal

Nous avons annoncé dans notre dernier bulletin l'achat fait par la ville de Montréal de 13 camions automobiles français sur une soumission appelée pour 17 véhicules.

Ce succès de notre industrie a profondément surpris les agents des maisons américaines habituées depuis trop longtemps déjà, par suite de l'inaction des maisons européennes et des nôtres en particulier, à se considérer comme les maîtres du marché canadien. Une partie de la presse a cru devoir reproduire leurs plaintes amères et des critiques injustifiées ont même trouvé un écho dans la bouche du nouveau maire de Montréal, si l'on en croit le texte d'un entrefilet paru dans le journal *La Presse* du 6 mai et dont nous reproduisons ce qui suit:

"Je me demande, dit-il, pourquoi on est allé chercher des camions automobiles en France. Qu'ils viennent à se briser et il faudra peut-être attendre six mois pour les pièces de rechange. On a des automobiles américaines qui valent tout autant et à plus bas prix."

Nous déplorons vivement ces avancés de notre premier magistrat qui est certainement mal informé sur la question et nous laissons aux intéressés le soin de les réfuter.

On ignore trop au Canada l'importance de l'industrie française de l'automobile et bien des gens seront sans doute étonnés d'apprendre que notre pays figure au premier rang des nations du monde, avant même les États-Unis, pour la valeur de ses exportations.

Notre Chambre s'est efforcée de faire connaître aux manufacturiers français les conditions du marché canadien et nous regretterions de voir nos amis canadiens attacher de l'importance aux critiques intéressées de quelques agents désappointés. Cependant, nous devons en tenir compte et ne pas nous abuser sur la valeur des succès obtenus. Que nos manufacturiers s'établissent solidement au Canada, qu'ils s'organisent et certainement le dernier mot restera aux produits de première qualité qui ont fait leur réputation aussi bien en Angleterre, leur meilleur client, qu'aux États-Unis, où ils pénètrent malgré des droits de douane élevés.

Nos lecteurs et correspondants sont priés de nous adresser leurs communications ou No. 726 Power Building, rue Craig Ouest, où les bureaux de notre Chambre viennent d'être transportés.

Les Pêcheries de Saumon de la Colombie Britannique

Tandis que le saumon pêché dans le golfe du St-Laurent est consommé, à l'état frais ou frigorifié, sur les lieux mêmes et les grands centres de l'Est du Canada et des Etats-Unis, celui de la Colombie Britannique est presque entièrement accaparé par les fabriques de conserves, qui sont disséminées le long du littoral de l'Océan Pacifique.

L'origine des pêcheries de saumon de cette région est fort ancienne; il y a presque un siècle, la Compagnie de la Baie d'Hudson salait de très grandes quantités de ce poisson qu'elle expédiait en barils sur l'Australie et les îles Sandwich. Toutefois les premières usines de conserves ne remontent qu'à l'année 1873, pendant laquelle l'ensemble de la production fut de 8,580 caisses, suivant le chiffre fourni par la statistique provinciale de cette époque. Le succès réalisé par ces entreprises détermina la création de nouvelles usines et dès lors, l'industrie des conserves de saumon se développa dans une proportion vraiment remarquable.

Il ne faut pas pourtant se hâter de conclure à sa parfaite prospérité. La pêche, qui est partout variable, donne en Colombie Britannique surtout des résultats très différents d'une année à l'autre, comme d'un district à un autre; certains établissements ont donc pu réaliser des bénéfices considérables, alors que d'autres, moins heureux, ont eu à supporter des pertes équivalentes. Pour lutter contre cette irrégularité de la pêche et les difficultés financières qui en résultent pour elles, les Compagnies manufacturant les conserves de saumon se sont groupées en syndicat pour la défense de leurs intérêts et en même temps pour le contrôle du marché. Une particularité curieuse de ce syndicat, que l'on pourrait aussi bien appeler un "trust", est qu'il fonctionne avec le double appui des gouvernements de Victoria et d'Ottawa.

Les pêcheries de la Colombie Britannique sont une source de richesses pour cette province et pour le Dominion lui-même; ce n'est donc que justice qu'elles soient protégées. Elles emploient chaque saison pendant plusieurs mois une moyenne de 10,000 personnes, dont la majorité est, il est vrai, d'origine indienne ou asiatique. L'importance moyenne du poisson pêché annuellement ressort au delà de trente millions de francs, suivant des estimations officielles. Sur ce chiffre, plus de la moitié est consommé sur les marchés étrangers: durant l'exercice fiscal 1912-13, l'exportation du saumon de conserve s'est élevée à vingt-trois millions de livres anglaises d'une valeur de dix-huit millions de francs environ, sur laquelle la France a elle-même acheté près de 600,000 livres pour un demi million de francs.

Les lieux de pêche, dont l'étendue est immense, soit près de 7,000 milles de côtes, sont communément divisés en deux régions: celle de la rivière Fraser seule et celle des rivières Skeena, Naas, Rivers Inlet ensemble et comprenant aussi l'île de Vancouver et le Golfe de Géorgie.

Malgré l'irrégularité des prises d'une année à l'autre que nous avons signalée plus haut, on a pu cependant re-

marquer que le poisson est en grande abondance tous les quatre ans dans la rivière Fraser, tandis qu'au contraire, la prise est généralement inférieure ces années-là dans les districts du Nord. Il n'a pas été possible jusqu'ici d'expliquer ce phénomène, mais il se reproduit néanmoins régulièrement, ainsi que cela ressort du tableau ci-dessous:

	Rivière Fraser	Autres Districts	Total
1913	caisses 732,059	621,842	1,353,901
1912	173,921	822,655	996,576
1911	301,344	647,621	948,965
1910	223,148	539,053	762,201
1909	567,203	400,717	967,920
1905	877,136	290,324	1,167,460

Les préparatifs pour la campagne 1913 — année des vaches grasses — avaient été faits en conséquence de cette observation: sur 78 usines, toutes étaient en activité dès le début de la saison, alors que 20 d'entre elles n'avaient pas ouvert leurs portes en 1912. La prise n'a pas trompé l'attente publique, ainsi qu'on le voit; elle a même été la plus brillante que les annales de la province aient jamais enregistrée; il y a lieu de remarquer cependant que les opérations dans la rivière Fraser ont été inférieures à celles de 1905, mais en revanche elles ont été très satisfaisantes dans les autres districts.

Il y a cinq variétés principales de saumon utilisées par les fabriques de conserves: le "sockeye" qui est de beaucoup la plus importante au point de vue du nombre et aussi celle de meilleure qualité; le "spring", qui comprend deux sous-variétés, le "red spring" et le "white spring"; le "dog salmon", le "coho" et le "humpback". Le "steelhead" est si rare dans les eaux de la Colombie Britannique, qu'on peut négliger de le compter au nombre des poissons utilisés par l'industrie. Quant aux "chums" et aux "pinks", ce sont des poissons de qualité inférieure.

L'histoire et la vie du saumon se lit d'après les anneaux de ses écailles, formés d'une façon régulière, qui marquent son séjour dans l'eau douce et à la mer. Nous empruntons au Dr J. P. Mc Murrich, le savant professeur de l'Université de Toronto, les observations communiquées par lui à la Commission de la Conservation du Canada en janvier 1913:

Saumon "sockeye". Cette variété est le saumon ordinaire du Pacifique. Le poisson fraye dans l'eau douce, pendant la deuxième partie de l'automne. Ses oeufs éclosent en hiver et les alevins demeurent dans les cours d'eau douce et les lacs jusqu'en avril ou mai, le printemps suivant. Puis il se rend à la mer. Cette période représente le premier hiver du saumon. Il va à la mer et nous le perdons de vue; nous ne savons rien de son habitat dans l'eau salée, ni de son genre de nourriture, ni de ses habitudes, puisqu'il croît très rapidement. Le saumon est adulte en sa quatrième année. En d'autres termes, le poisson qui sera pêché en 1913 est celui qui a éclos en 1909. Ces poissons ont remonté les cours d'eau jusqu'à leurs sources, ont déposé leurs oeufs à cet endroit et au printemps de 1910, les alevins sont descendus à la mer. Ils ont passé là les années 1910, 1911 et 1912 et reviendront en abondance au cours de l'été 1913. On est donc certain

que ce poisson a une période de quatre ans et, comme on sait que presque tout le poisson meurt après avoir frayé, la durée d'une génération de cette espèce est exactement de quatre années.

Telle est l'histoire du saumon "sockeye", qui est le principal poisson, non seulement de la rivière Fraser, mais aussi de la côte Ouest. Cependant cette règle souffre quelques exceptions particulières. Pendant la saison de l'abondance, lorsque les poissons remontent les cours d'eau pour frayer, les "packers" en capturent en grand nombre de taille au-dessous de la normale. Le "sockeye" pèse, en moyenne de sept à huit livres; sa longueur est d'environ soixante centimètres. Pendant la saison de pêche, on en prend qui sont de beaucoup au-dessous de cette taille; ils correspondent à ce que l'on appelle le saumonneau de l'Atlantique ou saumon dans sa troisième année d'existence. Ce sont des poissons adultes et l'on croyait généralement, jusqu'à l'année dernière, que c'étaient exclusivement des poissons mâles. Cependant, je vois dans le rapport publié par le gérant d'une piscifaculture, que l'on a déjà pêché des femelles de cette taille. Ces poissons de taille inférieure n'ont que deux ans d'âge; ils sont revenus au cours de la moitié de leur vie; mais par suite de quelque raison qui nous est inconnue, ils sont adultes.

Saumon "spring". L'histoire du saumon "spring" est identique à celle du saumon "sockeye"; mais ce qui établit une différence entre eux, ce sont la taille et le poids. La taille du "sockeye" est pour ainsi dire uniforme, son poids est entre sept et huit livres; le poids du "spring" au contraire oscille entre sept et soixante-dix livres. Néanmoins, à en juger par les marques de ses écailles, un saumon "spring" de soixante-dix livres serait du même âge que celui de dix livres et je crois qu'il y a suffisamment de preuves pour arriver à cette conclusion. Cette différence est plutôt le résultat de la nourriture et non celui d'une année de vie de plus. La question de taille ne change pas l'âge et la biologie du "spring" est la même que celle du "sockeye". Ce poisson passe sa première année dans l'eau douce, trois années dans l'eau salée, et il retourne à l'eau douce au cours de sa quatrième année. Comme parmi les "sockeyes", nous avons au nombre des "springs" des sujets de taille inférieure et les marques des écailles de ceux-ci sont exactement semblables à celles de ceux-là: les anneaux représentent une période de deux ans et le poisson a été pris dans sa deuxième année. Donc, parmi cette espèce de saumon, qui vit aussi quatre ans, nous trouvons quelques sujets qui reviennent adultes au cours de leur deuxième année. Je ne puis expliquer pour quelle raison ils sont adultes, mais les faits sont aussi véridiques pour eux que pour les "sockeyes".

Saumon "dog". Le saumon "dog" ne fait son apparition que dans la dernière partie de l'automne, au temps où les changements qui accompagnent la maturité sexuelle sont presque totalement opérés. Ce poisson entre dans les petites rivières. Le "sockeye", au contraire, se rend à des centaines de milles de la mer et le "spring" à des milliers de milles. On peut trouver de ce dernier dans les rapides de Whitehorse, au Yukon, à des milliers de milles de la mer et on peut en voir aussi au centre de l'Etat d'Idaho.

Mais le saumon "dog" ne parcourt pas de telles distances; il préfère les petites rivières, ne s'éloigne pas beaucoup et se montre tard dans l'automne. Il n'est pas seulement le dernier à se présenter, mais il est dans un état précaire quand il arrive. Pour cette raison, il n'est guère mis en conserves; cependant les Indiens s'en servent et je crois qu'on le prépare maintenant pour l'exportation au Japon et en Chine.

Saumon "coho". Ce saumon est l'espèce la plus commune après le "sockeye"; il atteint la même taille et sa chair est très estimée. Les petits anneaux de ses écailles représentent la croissance dans l'eau douce, ainsi que le premier été et le premier hiver dans la mer; mais les autres marques sont exactement semblables à celles d'un saumon de deux ans; nulle trace indiquant la troisième année et la quatrième. Quand ils viennent frayer, ils ont deux ans et ne grandissent plus après cela. Quelques amis m'ont recommandé de me borner à l'examen, mais l'été dernier j'ai choisi vingt ou trente des plus grands "cohos" que j'ai pu trouver et ils ont montré les mêmes particularités en chaque cas. Aucun "coho" ne vit au delà de deux années: c'est un poisson de deux ans. En réalité, ce poisson ne passe qu'un hiver dans la mer; c'est ce que montrent les marques de ses écailles et je crois que l'on ne saurait en douter.

Saumon "humpback". Ce saumon est ainsi appelé parce que, lorsqu'il retourne à la rivière, une bosse se développe sur son dos. Sa chair est excellente, mais aussitôt que cette bosse se produit, elle perd toute sa valeur. L'histoire du "humpback" est la même que celle des autres saumons, sauf cette particularité. Comme le "coho", il est adulte à deux ans, tandis que les autres espèces le sont à quatre.

Il est intéressant de voir tout ce qui précède confirmé par les données des établissements de conserves sur la rivière Fraser. En effet les statistiques de ces établissements prouvent que les "sockeyes" se montrent en abondance tous les quatre ans; les "packers" croient aussi que les "humpbacks" ont une périodicité de deux ans. C'est parce que ces poissons vivent deux années. Les "humpbacks" se sont montrés très nombreux en 1909 et 1911; on est en droit de s'attendre à ce que cette espèce continue à agir ainsi tous les deux ans; c'est pour cela qu'on fera une bonne pêche de ce poisson en 1913, selon toute probabilité. Cette abondance correspondra avec celle des "sockeyes", à moins que les conclusions que l'on peut tirer des marques des écailles et des statistiques des établissements de conserve ne soient erronées.

On voit, par les chiffres de 1913 mentionnés plus haut, l'exactitude remarquable de cette dernière observation du professeur Mc Murrich: le saumon a été en abondance durant cette saison, tant dans la rivière Fraser que dans les districts du Nord, fait qui arrive rarement.

Il convient d'ajouter après cette étude intéressante que nous venons de reproduire, que le "sockeye" est de beaucoup l'espèce la plus importante à la fois au point de vue du nombre et de la valeur. Cela ressort aisément du tableau de la pêche de 1913 donné ci-dessous, qui a été dressé d'après les indications de l'Association des Fabricants de Conserves de la Colombie Britannique :

Variété	Nombre de caisses	Prix moyen	Valeur
Sockeyes	972,178	\$6.75	\$6,562,201
Red springs	37,433	6.00	224,598
Cohos	69,822	4.25	296,743
White springs	3,616	3.00	10,848
Pinks	192,887	2.75	530,439
Chums	69,822	2.50	194,912
	1,353,901		\$7,819,741

Les fabriques canadiennes, qui emploient presque exclusivement pour leurs conserves le poisson le plus estimé, se plaignent, depuis un grand nombre d'années, de la concurrence qui est faite à leurs marques par des poissons de qualité et de valeur marchande très inférieure, mais qui ont cependant droit eux aussi au nom de saumon. Cette concurrence s'exerce surtout dans l'Alaska. L'agent commercial du Canada à Manchester écrivait d'ailleurs en 1907 au Département du Commerce d'Ottawa, que le saumon de l'Alaska était couramment substitué sur le marché anglais au saumon de la Colombie Britannique, parce qu'il se vendait cinq shillings meilleur marché par caisse.

Les fabriques canadiennes vantent la supériorité de leur saumon, qu'elles attribuent aux raisons suivantes:

1° le poisson est mis en conserves immédiatement après sa capture, au lieu d'être transporté sur de longues distances, comme cela a lieu en Alaska,

2° sa chair a une couleur remarquable et est en même temps plus riche et plus appétissante que celle des saumons étrangers,

3° la préparation des conserves est faite avec grand soin et le poisson de qualité inférieure est rejeté,

4° l'eau fraîche est en abondance dans les usines et la propreté y est très grande.

Il a été souvent question d'étiqueter ou d'étamper d'une marque spéciale les boîtes de saumon canadien, afin de faire échec à la concurrence étrangère, qui ne dédaignait pas de présenter ses produits sous la même apparence que ceux de l'industrie canadienne et bénéficiait ainsi d'une confusion toute à leur avantage. De grandes discussions ont eu lieu à ce sujet et le Board of Trade de Vancouver eut à s'en occuper en 1905, mais rien n'a été décidé dans ce sens jusqu'à présent.

Chose curieuse, ce que les Canadiens n'ont pu encore se résoudre à faire pour protéger l'identité de leurs produits, le Gouvernement Français vient de l'exiger en partie, par une ordonnance publiée en juin 1913 au Journal officiel, d'après laquelle, dans un délai d'un an, toutes les conserves de poisson importées devront avoir le nom du pays de leur provenance estampé en lettres de 4 millimètres sur le haut ou le fond de chaque boîte.

L'on a émis fréquemment des craintes sur l'avenir de l'industrie du saumon en Colombie Britannique; c'est que la pêche a lieu aujourd'hui avec des engins plus perfectionnés, qui permettent de capturer des quantités considérables de poisson. Certains coups de filet amènent, paraît-il, jusqu'à 20.000 saumons.

Les filets employés sont le "trap net" et le "drift net".

Le "trap net" ou "pound net", qui coûte de \$8,000 à

\$10,000 a en général 2,500 pieds de longueur. Il se compose essentiellement d'une muraille de filets verticaux, disposés sur des pieux et qui sont appelés à diriger le poisson dans un dispositif en forme de coeur, qui se trouve à l'extrémité de la muraille de filets du côté du rivage. Après être entré dans le dispositif en forme de coeur, le saumon poussé par son instinct passe dans une chambre située dans l'axe de symétrie du système en forme de coeur et de la muraille susdite. Cette chambre est flanquée de chaque côté par une autre chambre, et, bien entendu, la chambre du milieu peut être fermée à volonté par les pêcheurs. Le saumon passe alors dans l'une ou l'autre des chambres latérales, où il est pris avec une sorte de grande écope en filet et jeté dans les chalands qui le transportent aux fabriques. Quand la pêche est réellement abondante, il arrive qu'un chaland ne peut emporter tout le poisson d'un seul coup; dans ce cas on laisse du saumon dans l'une des chambres latérales, où il vit pendant quelques heures tout comme dans un vivier.

Le "drift net", ou filet dérivant, a 350 yards de longueur et ses mailles sont de 3-4 pouces de dimension, ainsi que l'exige la loi. Ce filet est mouillé verticalement. Il est soutenu à sa partie supérieure par des flotteurs en liège et lesté à sa partie inférieure par des plombs. A chacune des extrémités de l'aussière, qui porte les flotteurs en liège, se trouve une sorte de petite bouée de signalment. Une fois mouillé ce filet rappelle donc une muraille de rêts disposés autant que possible dans un plan vertical rectiligne et qui se déplace lentement, poussée par le courant de l'eau. Le saumon butte contre ce filet, cherche instinctivement à le franchir et est pris par les ouies. Quand les pêcheurs jugent que la pêche est suffisamment abondante ou que les règlements les obligent à chaque fin de semaine à retirer ces filets, ils le font en les halant à l'aide de câbles fixés respectivement aux extrémités supérieures et inférieures de chacun de ces filets dérivants.

Les règlements de la province sur l'usage des filets et des seines ont changé à plusieurs reprises, suivant les circonstances qui semblaient devoir en nécessiter ou en interdire l'emploi. Les "trap nets" ne furent autorisés pour la première fois dans les eaux de la Colombie Britannique qu'en 1894, afin de mettre les pêcheurs canadiens sur un pied d'égalité avec les Etats-Unis, car il était reconnu que ces derniers pêchaient avec ces filets jusqu'à quelques milles au sud de l'embouchure de la rivière Fraser.

Les pêcheries américaines font en effet, depuis une dizaine d'années, une concurrence redoutable à celles de la Colombie Britannique; c'est qu'elles prennent le saumon au moment où il revient dans la rivière Fraser pour y frayer. Les Canadiens considèrent à bon droit ce poisson comme le leur, puisqu'il provient de leurs eaux et qu'il y revient précisément quand est intercepté dans les eaux internationales. Les prises de saumon "sockye" par les pêcheurs américains n'ont cessé d'augmenter dans de fortes proportions, pour même dépasser en 1901 celles des pêcheurs canadiens. Pendant la dernière saison, les manufactures de conserves de l'état de Washington ont, paraît-il, préparé 2,500,000 caisses de saumon, alors que les compagnies canadiennes n'en ont préparé que 732,059, car il n'y a pas lieu de faire entrer

en ligne de compte le saumon pris dans les districts du nord, dont le contrôle absolu leur appartient.

Les intérêts des Américains et ceux des Canadiens auxquels ils font la concurrence, sont cependant liés; il importe en effet aux uns comme aux autres de conserver la source même de leurs revenus. Le gouvernement de l'Etat de Washington, préoccupé à juste titre de cette question, nommait en 1911 une commission chargée d'étudier les conditions des pêcheries de saumon américaines. Cette commission, au cours de son inspection dans le détroit Puget eut occasion de se rendre à Victoria; elle eut même une entrevue avec le Premier Ministre et le Commissaire des Pêcheries de la province, au sujet des rapports de ce dernier, qui annonçaient une diminution intensive du saumon dans la rivière Fraser. Plus tard, la commission se réunit à deux reprises à Seattle — deux délégués canadiens assistaient à la conférence — et ses recommandations principales furent la prohibition de la vente du saumon pesant moins de 3 livres, communément offert sous le nom de truite saumonée, et de prolonger la fermeture de la pêche, tous les deux ans, à quarante-huit heures par semaine.

Cependant les méthodes de destruction des pêcheurs canadiens ou américains ne sont rien à côté de celles employées dans l'intérieur du pays par les Indiens. On reproche en effet à ceux-ci la destruction du saumon sur les frayères, la prise des jeunes saumonnettes qui descendent à la mer et qu'ils capturent à la taille d'une sardine, enfin la construction sur les petits cours d'eau de barrages qui empêchent l'accès du poisson qui va frayer.

En dépit de tous ces obstacles, le saumon se reproduit en abondance; il est vrai que depuis 1884, le gouvernement fédéral entretient des réserves, où sont déposés les oeufs de saumons. Ces piscifactoreries étaient au nombre de onze l'année dernière et les oeufs réunis dans leurs bassins atteignaient presque le total de cent millions, dont quatre-vingt millions de "sockeyes", sept millions de "springs" et le reste de "cohos" et de "chums."

On le voit, les meilleures mesures sont prises pour conserver à la Colombie Britannique la merveilleuse ressource de ses pêcheries et la saison dernière a heureusement infirmé, pour une année du moins, les craintes émises à leur sujet.

Revue Commerciale

Le Commerce Général du Canada pour les dix premiers mois de l'exercice 1913-14, au 31 janvier dernier, a atteint le chiffre global de \$958,660,913 contre \$884,332,421 pendant la période correspondante de l'exercice précédent.

Les importations figurent pour \$526,672,725 contre \$549,445,704. Y sont compris l'or, lingots et matières précieuses pour \$13,419,454 contre \$4,808,416. Les revenus de la douane se sont élevés à \$90,983,949 contre \$93,974,623.

Les exportations figurent d'autre part pour \$418,568,734 contre \$330,078,301; y sont compris l'or, lingots et matières précieuses pour \$12,096,303 contre \$12,732,509 et les produits étrangers passés en transit sur le sol canadien pour \$22,137,886 contre \$19,323,111.

Voici les échanges faits avec les principaux pays européens, ainsi que ceux avec les Etats-Unis.

Importations

	10 mois 1913-14	10 mois 1912-13
Etats-Unis.	\$352,473,506	\$361,960,204
Royaume Uni.	111,954,956	112,821,280
Allemagne.	12,595,892	11,799,767
France.	12,060,984	12,793,579
Belgique.	3,873,834	3,411,204
Suisse.	3,593,108	3,525,023
Hollande.	2,577,638	2,742,448

Exportations

	10 mois 1913-14	10 mois 1912-13
Royaume Uni.	\$207,409,386	\$158,998,323
Etats-Unis.	162,476,312	131,693,222
Hollande.	5,122,191	2,444,176
Belgique.	4,524,200	3,985,186
Allemagne.	3,682,512	2,885,477
France.	3,200,415	1,956,058

Nous avons annoncé dans notre dernier bulletin les modifications au tarif de douane présentées devant le Parlement fédéral en même temps que le budget; mais l'abondance des matières nous a obligé de remettre au présent numéro quelques commentaires utiles.

Tout d'abord nous devons avertir nos lecteurs que, contrairement à notre opinion première, l'augmentation de 5 pour cent infligée aux broderies et dentelles ne portera pas sur les marchandises françaises; en effet nous avons reçu du Ministre des Finances l'affirmation formelle que cette augmentation concerne seulement le tarif intermédiaire (Schedule B) et non le tarif de traité 1907 (Schedule C). Le maintien du statu quo a une grande importance pour le commerce français, car la valeur de ses ventes au Canada sous l'article 575 approche de un million de francs.

L'huile d'arachides importée par les fabricants de savon et par ceux de conserves de poisson bénéficie de l'entrée en franchise, tout comme l'huile d'olive, qui ne profitait guère de cet avantage, son prix étant trop élevé pour les produits de qualité inférieure manufacturés ici. Cependant l'huile d'arachides pourrait remplacer avantageusement l'huile de coton pour les conserves de petits harengs, communément appelés sardines, qui se préparent dans les Provinces Maritimes. Il y existe à l'heure actuelle 3 manufactures.

L'industrie française de la métallurgie devrait tâcher de tirer avantage de modifications nombreuses concernant les fers et aciers; ses ventes pour ces articles sont pour ainsi dire nulles.

Enfin, il y a lieu de regretter la décision prise par le gouvernement canadien au sujet des aigrettes et des plumes d'animaux sauvages. L'interdiction d'importer ces parures n'a pas été dictée par des considérations financières, mais a été plutôt inspirée de l'exemple donné l'année dernière par les Etats-Unis dans cette direction. Cette mesure, par exception, au lieu d'être applicable immédiatement, n'entrera en vigueur que le 1er janvier 1915.

Revue financière

Voici les cours de la Bourse de Montréal pendant le mois d'avril 1914, comparés à ceux de l'année 1913 :

	Actions		Année 1913	
	Avril 1914			
Bell Telephone.....	\$144	*\$148	\$139	*\$173
Brazilian Traction.....	75 $\frac{3}{4}$	82 $\frac{3}{8}$	80 $\frac{3}{8}$	101 $\frac{1}{2}$
Canada Cement, com....	28	31 $\frac{3}{4}$	25 $\frac{3}{4}$	36
Canada Cement, pfd....	91	92 $\frac{1}{4}$	88	94
Canadian Cotton, com....	27	27	31	45
Canadian Cotton, pfd....	70 $\frac{1}{2}$	75	72	82
Canadian Pacific Ry....	187	208 $\frac{3}{8}$	204 $\frac{1}{2}$	266 $\frac{1}{2}$
Crown Reserve.....	1.10	*1.81	1.45	4.11
Detroit.....	64	70 $\frac{1}{2}$	62	81
Dominion Bridge.....	112	118	110	125
Dominion Canners.....	38	54	*50	85
Dominion Coal, pfd....	102	103	103 $\frac{1}{2}$	112 $\frac{1}{2}$
Dominion Steel.....	24	34	37 $\frac{1}{4}$	58 $\frac{1}{4}$
Dominion Textile.....	70	81 $\frac{1}{2}$	99	104
Hollinger Mine.....	15 $\frac{1}{2}$	16 $\frac{1}{4}$	17.10	17.10
Illinois, pfd.....	92 $\frac{3}{4}$	93	88	93 $\frac{1}{2}$
Lake of the Woods.....	129 $\frac{3}{4}$	131	121 $\frac{1}{2}$	147 $\frac{3}{4}$
MacDonald.....	10	15	15	60
Mackay.....	76 $\frac{7}{8}$	76 $\frac{7}{8}$	*75 $\frac{3}{8}$	85 $\frac{3}{8}$
Montreal Power.....	216 $\frac{3}{4}$	225 $\frac{3}{4}$	201	240
Montreal Cotton, pfd....	100 $\frac{1}{2}$	100 $\frac{1}{2}$	98	105 $\frac{1}{2}$
Montreal Tramways.....	*214 $\frac{1}{2}$	217	140	198 $\frac{1}{2}$
Nipissing Mine.....	6	6	8 $\frac{1}{2}$	91-16
Nova Scotia Steel.....	56 $\frac{1}{2}$	*74	*70	86
Ogilvie.....	114	119	107	129
Ottawa Power.....	140	152	*144	192
Penman's, com.....	50	52 $\frac{1}{2}$	49	57 $\frac{1}{2}$
Penman's, pfd.....	*80	82	79 $\frac{1}{2}$	88 $\frac{1}{2}$
Quebec Ry.....	12 $\frac{1}{4}$	14 $\frac{3}{4}$	10	21 $\frac{1}{2}$
Richelieu & Ontario....	97 $\frac{3}{4}$	103 $\frac{3}{4}$	101	119 $\frac{3}{8}$
Shawinigan.....	127 $\frac{1}{2}$	137	119	149 $\frac{1}{2}$
Toronto Ry.....	128 $\frac{3}{4}$	139	*132	148 $\frac{1}{2}$
Twin City.....	103 $\frac{1}{2}$	104 $\frac{1}{2}$	101	109 $\frac{1}{8}$
Bank of Commerce.....	208 $\frac{1}{2}$	210	200	204
Banque d'Hochelega....	153	154	150	169
Merchants Bank.....	*187 $\frac{1}{2}$	190	182	200 $\frac{1}{2}$
Molson's Bank.....	199	200	190	203
Bank of Montreal.....	239	240	*225	246
Banque de Québec.....	120 $\frac{1}{2}$	122	120	133
Royal Bank.....	223	224	*213	228

* Ex-dividende.

Obligations

Bell Telephone.....	99 $\frac{1}{4}$	99 $\frac{1}{4}$	97	101 $\frac{1}{4}$
Canada Cement.....	97 $\frac{1}{4}$	97 $\frac{1}{4}$	95	101
Canada Cotton.....	80	81	78	82 $\frac{1}{4}$
Canadian Rubber.....	91	91	88 $\frac{3}{4}$	95
Dominion Coal.....	99	100	96 $\frac{3}{8}$	99 $\frac{3}{4}$
Dominion Cotton.....	100	101	100	102 $\frac{1}{4}$
Dominion Iron.....	85	85	83 $\frac{3}{8}$	95
Montreal Tramways, del	78	78 $\frac{1}{2}$	73	83 $\frac{3}{4}$
Montreal Street Ry.....	100	100	100	101 $\frac{1}{4}$
Quebec Ry.....	51	52	39	60

De longtemps, nous n'avions eu à enregistrer une aussi mauvaise tendance que celle qui a prévalu au mois d'avril sous l'influence d'une liquidation considérable de l'action Canadian Pacific Ry. Ce titre est le plus important du marché local et les mouvements dont il est l'objet ont toujours leur répercussion sur les autres valeurs de la liste; sa baisse a donc entraîné une réaction générale. Les actions Dominion Steel, Richelieu et Ontario, Brazilian Traction et Montreal Power ont été parmi les plus affectées sur le moment, mais une certaine reprise les favorisait dans les derniers jours du mois. Cependant le Canadian Pacific Ry reste à 192 $\frac{1}{2}$ avec une perte nette de 15 points sur le mois de mars, alors que son cours n'avait pas été au-dessous de 204 $\frac{1}{2}$ en 1913, de 227 en 1912 et de 196 $\frac{7}{8}$

en 1911. Cette importante baisse est due en premier lieu à la décision prise par le gouvernement canadien de réduire les taux de frêt dans l'Ouest, ainsi qu'il en avait été prié par les expéditeurs de blé de cette région. Cette décision doit naturellement provoquer une diminution des recettes de la Compagnie, mais il ne s'ensuit pas pour cela que ses intérêts soient gravement lésés par cette mesure; les déclarations de son président sont rassurantes à cet égard. D'un autre côté, les difficultés notoires du Canadian Northern Ry et la demande de secours de cette Compagnie à Ottawa ont aussi influencé la tenue des valeurs de chemins de fer canadiens, à un moment où la situation n'est pas précisément brillante. En effet, pour ne parler que du Canadian Pacific Ry qui nous occupe en ce moment, les affaires n'ont cessé de diminuer chaque semaine depuis janvier par comparaison avec les mêmes semaines de 1913; en avril notamment les recettes brutes ont baissé de plus de deux millions de dollars.

Ces faits qui sont connus de tout le monde, puisque les compagnies de chemins de fer ont l'habitude de publier régulièrement le résultat de leurs opérations, auraient suffi naturellement à impressionner fortement les porteurs d'actions C. P. R. et à motiver une certaine dépréciation de ce titre. Cela n'a pas manqué d'arriver et les marchés de Londres et de Berlin ont, paraît-il, réalisé dans une certaine mesure, mais les spéculateurs de New-York doivent être tenus pour responsables en grande partie de la réaction hors de proportion avec les événements, qui est survenue. Sur cette bourse, en cinq jours, la liquidation affectait 170,000 titres et sous son influence le cours tombait aussi bas que 186 $\frac{1}{2}$.

Il est résulté de tout cela un malaise général sur notre marché, d'autant plus que l'on se plaint de tout côté de la marche des affaires pendant le premier trimestre de l'année; mais une reprise a eu lieu dans les derniers jours du mois et parmi les valeurs qui ont le plus fait preuve de tenue, il y a lieu de signaler la Montreal Power Co., dont les cours suivaient les années précédentes de très près ceux du C. P. R. et qui a fini le 30 avril à 218 $\frac{3}{4}$ ex-dividende.

Le volume des affaires en avril a été de 135,670 actions, non compris les valeurs minières, parmi lesquelles la Crown Reserve a, sans motif apparent, subi une dépréciation importante après une liquidation soutenue pendant plusieurs bourses. Les obligations négociées représentaient \$353,110.

La baisse continue des compensations de banques est le meilleur témoin du ralentissement des affaires, quoique la différence dans l'Est du Canada ne soit pas considérable. Les chiffres relevés à Montréal pour les quatre premiers mois de 1914 accusent une diminution de 3,4 pour cent sur la même période de 1913; ceux relevés à Toronto de 2,8 pour cent seulement. Mais dans l'Ouest, la différence est plus marquée et les compensations de Winnipeg sont de 13,4 pour cent au-dessous. Voici d'ailleurs les chiffres officiels relatifs à ces trois villes :

		Diminution en 1913
Montréal	\$873,101,038	\$31,478,159
Toronto	697,899,279	19,937,294
Winnipeg	392,317,314	60,759,788

Correspondance d'Ottawa

Ottawa, 1er mai, 1914.

La discussion du discours du budget qui a pris tout le mois d'avril s'est terminée par un vote strict de parti. Les partisans du gouvernement se sont ralliés pour approuver les chiffres ministériels, les changements projetés au tarif et aussi les théories foncièrement protectionnistes et anti-libre-échangistes du ministre des finances.

L'opposition, malgré de longues heures de discussion passionnée n'a pas changé une opinion ni ébranlé un vote, pas plus d'ailleurs que le ministre des finances n'a influencé un seul de ses adversaires. Telles sont les beautés du régime des partis !

Le parti libéral a soumis à la chambre la proposition suivante :

"Que cette Chambre est d'avis que, en vue des conditions économiques actuelles du pays, il serait judicieux de placer le blé, les produits du blé et les instruments aratoires sur la liste des articles admis en franchise; et que, sans causer d'injustice à aucune classe de personnes, des mesures devraient être prises pour diminuer le coût élevé de la vie en abaissant raisonnablement les impôts."

Quarante-six députés ont approuvé cette proposition et quatre-vingt-huit ont voté pour son rejet.

C'est la répétition du vote déjà donné lors de la motion présentée sur l'adresse en réponse au discours du trône, au commencement de la session, à peu près dans les mêmes termes et ce sont les mêmes faces et les mêmes votes.

Nous nous sommes étendus largement dans notre dernier bulletin sur l'habile discours du ministre des finances. Le débat a été clos par sir W. Laurier et on me permettra de citer deux jolis passages de son discours qui ont une jolie envergure d'économiste.

Sir W. Laurier a répondu en ces termes à l'attaque frénétique du ministre des finances contre le fléau libre-échangiste :

"Dans cette Chambre, il suffit de prononcer le mot de libre-échange pour provoquer les rires et les sarcasmes des ministériels. Au demeurant, monsieur l'Orateur, quelle que soit notre opinion, à la droite ou à la gauche, sur les avantages du libre-échange, on ne le saurait nier, il n'y a qu'un pays au monde aujourd'hui où règne le libre-échange, et c'est celui qui l'emporte sur tous les autres, en matière de commerce, de finance, dans l'art et la science du gouvernement. Dans tous les domaines où s'exerce l'activité intellectuelle et la pensée du siècle, d'autres nations l'emportent sur l'Angleterre. L'Allemagne devance certainement l'Angleterre et toutes les autres nations en matière d'études philosophiques. Pour la précision et la grâce, qui distinguent ses oeuvres littéraires, la France occupe sans conteste le premier rang. Mais en fait de commerce, de finance, dans l'art et la science du gouvernement, nulle nation n'existe ou n'a jamais existé qui puisse soutenir la comparaison avec la Grande-Bretagne, cette mère de la liberté de penser, et de la liberté civile et commerciale.

"Etant donné que cette grande nation a émergé de son système protectionniste d'antan, pour s'élever à la con-

ception de la valeur de la liberté commerciale, les honorables députés pourraient bien songer qu'il y a peut-être dans le libre-échange quelque chose qu'ils ne soupçonnent point dans leur philosophie."

En même temps sir W. Laurier a relevé le cri des politiciens hypocrites qui exploitent les préjugés contre les Américains en les accusant à tout propos d'intentions perfides, en mettant constamment en doute leur loyauté commerciale, en repoussant l'équité de leurs offres, en inscrivant sur la bannière protectionniste: "*Pas de troc avec les Yankees.*"

Voici ce passage du discours de sir W. Laurier où l'on trouve toute la différence entre la politique et la politicierie :

"On nous a dit: Méfiez-vous des Américains, il y a aujourd'hui dans leur tarif une intention sinistre. Leur nouveau tarif stipule que le blé entrera chez eux en franchise, sauf celui qui provient des pays qui ont imposé un tarif à leur blé ou aux produits de leur blé. Et on nous répète: Attention, il y a là une intention sinistre. Je répandrai seulement que le tarif américain est le résultat direct de l'inspiration du président Woodrow Wilson, et je n'hésite pas à dire, persuadé que sur ce point chacun sera d'accord avec moi, que l'arrivée au pouvoir de M. Wilson indique qu'une nouvelle page a été tournée dans l'histoire des Etats-Unis. S'il fut un temps où l'on pouvait accuser le tarif américain de nous être hostile, vous ne pouvez pas porter cette accusation contre un homme qui risque sa popularité personnelle dans son propre parti pour maintenir intact l'honneur du peuple américain, pour maintenir intangibles les obligations internationales, et pour donner au commerce mondial un traitement égal à celui du commerce américain, pour l'usage d'un canal construit avec l'argent des Etats-Unis. Quand d'honorables députés prétendent qu'il y a des intentions hostiles dans ce tarif inspiré par le président Wilson, je dis que ces accusations ne peuvent atteindre l'homme contre lequel elles sont dirigées et qu'elles rejaillissent en confusion et en honte sur ceux qui les ont lancées."

De ce long mois de discussion stérile, voilà à peu près tout ce qui survivra.

* * *

Le bruit court dans les couloirs que le dernier chaînon du Transcontinental National va être rivé le mois prochain par l'arrivée au Canada du fameux transbordeur de trains qui doit faire le service du passage du St-Laurent entre Québec et Lévis.

Ce transbordeur complètera le dernier vide qui existe aujourd'hui entre Moncton et Prince Rupert. La semaine dernière, les directeurs du Grand Tronc Pacifique ont assisté au raccordement des deux bouts de la ligne entre Winnipeg et Prince Rupert. La jonction s'est faite à la sortie des Rocheuses et les trains circulent de l'Ouest au Pacifique.

Naturellement il reste encore à faire beaucoup de ballastage, beaucoup de stations et de réservoirs à construire et d'autres travaux de détail à exécuter avant l'automne prochain, mais à cette date le gouvernement sera à même de dire à la compagnie du Grand Tronc Pacifique:

“Voici la ligne achevée, prenez-la maintenant et exploitez-la comme vous vous y êtes engagé.”

On sait quelles sont ces conditions. Après les sept ans d'exemption de loyer, prévus par la loi constituant la compagnie, celle-ci devra payer au trésor fédéral, annuellement, à titre de bail, un tant pour cent des frais encourus, une somme de \$5,452,122 de location — si l'on prend pour exacts les chiffres fournis par le ministre intérimaire des chemins de fer.

D'après les états du ministre des finances les sommes empruntées par le pays pour construire le Transcontinental demanderont au maximum un paiement annuel d'intérêt de \$2,195,048.

Donc, d'après ces chiffres, il resterait en caisse au trésor fédéral, après paiement des intérêts des emprunts à 3½ pour cent, un bénéfice net de \$3,257,074, représentant le revenu du placement fait par le Canada.

De sorte que si tout marche au gré des traités, le pays aura fait un placement qui lui rapportera, pendant 43 ans, un revenu annuel de \$3,257,074, c'est-à-dire une somme représentant l'intérêt à 3¼ pour cent sur cent millions.

Du coup le bilan du Canada pourrait être extraordinairement modifié; car l'on devrait inscrire à son actif net une valeur de cent millions, représentée par le Transcontinental National.

Malheureusement ce sont de beaux calculs qu'il est bien douteux de voir réaliser. La croyance générale est que le Grand-Tronc-Pacifique va refuser d'accepter le chemin et d'en prendre l'exploitation à sa charge, pour deux raisons :

D'abord le rapport échevelé des enquêteurs Stanton et Gutelius, qui se sont efforcés de démontrer que des extravagances monstrueuses ont été commises dans la construction, qui aurait pu être faite, ont-ils prétendu, avec une dépense de quarante millions de moins. Le Grand-Tronc-Pacifique va saisir cette occasion pour refuser de payer le loyer sur ces quarante millions d'extravagance.

Ensuite, le gouvernement actuel en arrivant au pouvoir a voulu se montrer plus économe que son prédécesseur, et capable de construire le chemin à meilleur compte. Pour cela, il a modifié les tracés et raidi les pentes. Le G. T. R. qui a signé un contrat pour des rampes ne dépassant pas six-dixièmes, n'acceptera certainement pas celles-ci.

Il faudra réduire de beaucoup le prix de location et le G. T. R. qui a les atouts dans sa main saura les jouer.

Il se peut très bien que le ministre des chemins de fer, l'hon. M. Cochrane, décide que le gouvernement exploitera la ligne de Moncton à Winnipeg. M. Cochrane est actuellement en Europe pour remettre sa santé, mais on dit que son état s'est beaucoup amélioré et on attend son retour avant un mois. Il pourra même peut-être prendre part à la fin de la session.

Dans tous les cas, que la ligne soit exploitée par le Grand-Tronc-Pacifique ou par le gouvernement, on ne peut guère s'attendre qu'un service régulier de voyageurs et de marchandises puisse être inauguré au travers du continent avant une année.

Un service de Moncton à Québec va être établi par

l'Intercolonial sur cette section du Transcontinental aussitôt que le transbordeur à train sera installé en place.

Comme le transbordeur est en même temps un brise-glace, on s'attend qu'il n'éprouvera pas de difficulté à faire ses voyages réguliers durant l'hiver.

* * *

Parmi les événements intéressants de la session, il est bon de citer la lutte constante entre les partisans des deux grands canaux canadiens, ceux du canal Welland et ceux du canal de la baie Georgienne. Aussitôt que le gouvernement fait quelque chose pour l'une de ces entreprises, on voit surgir les promoteurs de l'autre qui redoutent de voir le gouvernement se décider une bonne fois et proclamer sa prédilection. C'est une sorte de jeu de cache-cache.

Ainsi, l'autre jour, la Chambre passait au vote des prévisions budgétaires, le ministre intérimaire des canaux et chemins de fer, M. Reid, lui demanda d'approuver une dépense de 4 millions pour paiement partiel des travaux de réfection en cours, le long du canal Welland. M. Reid expose aux cinquante députés présents, de manière brève, que l'ensemble de ces travaux coûtera 50 millions; le ministère a divisé l'entreprise en sept zones et adjugé les contrats dans quatre de ces zones, — soit onze milles sur un trajet total de vingt-quatre, — au prix de 20 millions, soit 5 millions de moins que d'après les prévisions originaires; et les travaux vont à grande allure.

On peut s'imaginer la diversité d'idées exprimées, en parcourant le court résumé suivant de la discussion.

Ainsi, à droite, M. White, de Renfrew, a exprimé l'opinion que le canal de la baie Georgienne est parfaitement praticable, à tous les points de vue, tandis que le docteur Edwards, de Kingston, se dit partisan du canal Welland. D'autre part, à gauche, M. Lemieux demande la construction immédiate du canal de la baie Georgienne, avec M. Graham, et plusieurs autres députés; et M. German, député de Welland, affirme que le canal de la baie Georgienne ne vaudrait rien, qu'il est d'une impossibilité absolue, à plusieurs points de vue, et que ce serait folie que de le construire. M. Laurier trouve seul un moyen terme. Le canal Welland est d'un grand service, dit-il, car la navigation y est possible plus tard qu'elle le serait sur la route georgienne. Mais, par ailleurs, le canal de la baie Georgienne assurerait au Canada le monopole du transport du grain canadien vers l'Europe; et il faut donc être en faveur des deux canaux, puisque chacun a son utilité.

Mais la discussion n'a pas été dénuée d'humour. Un député original, M. Burnham, l'ennemi des titres honorifiques a proposé la solution suivante :

“Cela coûterait à peine un centième de la somme requise pour ce canal, et nous aurions un tout aussi bon service, si nous transportions les céréales de l'Ouest à l'Est au moyen de dirigeables, dont nous ne nous servirions que dans le cas de congestion des chemins de fer,” dit-il d'une voix rogue, et de son plus grand sérieux. Il ajoute que, d'ici à 25 ans, le citoyen le moins fortuné aura son aéroplane ou son dirigeable, comme aujourd'hui le modeste employé sa bicyclette ou sa motocyclette.

L'hilarité provoquée par cette sortie a eu pour effet

d'assurer le passage du crédit de 4 millions pour les travaux du canal Welland.

Voici pour le moment l'entreprise amorcée et quant à celle de la baie Georgienne, livrée aux tendres soins d'une commission hétéroclite, elle peut attendre encore longtemps !

* * *

L'enthousiasme canadien pour les entreprises de gigantesque envergure est maintenant tombé.

Le discours du budget de l'hon. W. White et ses sages remarques sur les obligations à venir; les bons conseils de l'hon. M. Rogers sur les dépenses des projets en cours, ont ramené la sagesse dans les esprits.

Autrefois, il suffisait que quelqu'un déroulat une carte et exposât le *scheme* le plus extravagant pour provoquer une admiration et une coopération générales.

On se souvient encore des beaux jours du dépôt du projet de Transcontinental où l'on entendait proclamer en Chambre de la bouche de gens très sensés d'ordinaire, de chefs de parti, comme de sir Wilfrid Laurier et de l'hon. M. Borden qu' "avant dix ans, ce n'est pas deux transcontinentaux qu'il faudrait au Canada, mais quatre ou six."

Les dix ans sont à peine écoulés et on ne chante plus de la même façon. Le Grand-Tronc-Pacifique et le Canadien-Nord ont éteint la soif des Transcontinentaux.

On en a eu ce mois-ci un exemple à propos de la présentation d'un *scheme* flamboyant: l'*All Red-Line Railway Company*. Les promoteurs de cette compagnie demandaient à la commission parlementaire des chemins de fer le pouvoir de construire un quatrième transcontinental, du Cap Saint-Charles, Labrador, à un des ports du Pacifique, dans la Colombie britannique. Ils voulaient en outre l'autorisation de faire souscrire du capital-action au montant de cent millions. Ils n'ont eu ni l'un ni l'autre de ces pouvoirs. D'abord, la commission a rapporté aux Communes qu'elle a amputé le bill de son titre prétentieux, et que le chemin de fer projeté, au lieu d'être construit du Cap Saint-Charles au Pacifique, ne devra l'être que du Cap St-Charles à la ville de Québec. Ensuite, il ne s'appellera plus que le *Labrador, Québec and Southern*. En troisième lieu, au lieu d'avoir un capital-actions autorisé de 100 millions, la compagnie en aura un de dix millions. Tête des promoteurs ! Il est bien clair que le Canada a déjà assez de misère à faire vivre ses trois transcontinentaux, — il en gave deux, depuis quelques années, et il n'en a pas encore fini avec ce procédé coûteux, — sans s'en laisser imposer un quatrième, prétexte à des spéculations faites sans doute en marge du trésor public.

* * *

Le gouvernement en est venu à une entente avec MM. Mackenzie et Mann, les directeurs du *Canadian Northern Ry.*, qu'il fallait absolument tirer du pétrin.

Le 29 avril, le premier ministre a fait connaître à la Chambre l'arrangement intervenu pour venir au secours de ces audacieux spéculateurs, qui avaient si prestidigieusement réussi à prendre dans leurs filets tous les gouvernements possibles. Voici les grandes lignes de cet arrangement, telles qu'exposées par le premier ministre.

1. Le gouvernement du Canada va pourvoir à la garantie

d'obligations au montant de 45 millions de dollars, qui, avec les autres montants en disponibilité, sont considérés comme étant suffisants pour le parachèvement des lignes de la compagnie Canadian Northern *comme transcontinental*. Lorsque le réseau sera terminé, il comportera 10,000 milles de chemin de fer.

2. Le stock de la compagnie en ce moment est de 145 millions de dollars, dont 138 millions sont détenus par Mackenzie et Mann, et 7 millions par le gouvernement. Les 145 millions mentionnés plus haut, comprennent 77 millions de dollars en stock du Canadian Northern, et 68 millions de stock dans les autres compagnies. La capitalisation totale de 145 millions, est réduite à 100 millions de dollars, dont le gouvernement reçoit 33 millions en sus des 7 millions déjà détenus soit 40 millions en tout. D'un autre côté, le stock détenu par Mackenzie et Mann a été réduit à 60 millions de dollars, c'est-à-dire à un total de 78 millions.

3. MM. Mackenzie et Mann ont cédé toutes les réclamations contre le Canadian Northern et ses différentes compagnies, en ce qui concerne les services qu'ils ont rendus pendant les 18 dernières années, ce qui représente à leur dire environ 20 millions de dollars.

4. Le gouvernement reçoit une garantie, par hypothèque sur les lignes du Canadian Northern dans les provinces de l'Ouest, comprenant environ 5,000 milles. Ceci est la partie la plus rémunérative du système de la compagnie, attendu que c'est là que se trouve le plus fort trafic.

5. Dans le cas où une partie des 45 millions de dollars serait employée à améliorer des lignes de la compagnie, ces lignes devront fournir des hypothèques pour protéger le gouvernement pour le montant qui aura été dépensé pour telles propriétés de la compagnie.

6. La réduction du stock de 145 millions à 100 millions, a été accomplie en plaçant tous les stocks des compagnies de chemins de fer, de télégraphe, de messageries et d'éleveurs, de même que des steamers, sous la rubrique du Canadian Northern, afin que le gouvernement, détenant 40 millions sur 100 millions du Canadian Northern, se trouve avoir un intérêt dans toutes ces compagnies.

7. Afin de s'assurer que les 45 millions de dollars qui seront prélevées par les garanties du gouvernement qui seront appliquées au parachèvement de ce transcontinental, et à d'autres fins, le gouvernement a pris toutes les précautions possibles afin que tout l'argent soit dépensé à sa connaissance et avec son autorisation.

8. Le gouvernement a stipulé que Mackenzie et Mann devront donner les garanties nécessaires pour couvrir les prêts temporaires et les dettes flottantes jusqu'au parachèvement de la route.

9. Il est entendu que dans le cas où il y aurait certaines difficultés, ou que la compagnie du Canadian Northern ne remplirait pas ses obligations, le gouvernement aura le droit de prendre le système de cette compagnie et de ses autres lignes sous son contrôle, et de surveiller son administration.

10. Le gouvernement s'engage, à partir de trois ans, après l'ouverture de la ligne entre Montréal et la côte du Pacifique, en cas d'urgence, de payer l'intérêt sur les 45

millions de dollars garantis, à la condition tout de même que cet intérêt soit payé par la compagnie par la suite au gouvernement, avec intérêt.

L'émission des obligations garanties par le gouvernement sera rachetable en 1934 et portera intérêt à 4 pour cent par année, payable tous les six mois.

Huit voies ferrées forment la principale partie de la consolidation exigée par le gouvernement. Outre ces huit chemins de fer, il y a aussi 22 compagnies subsidiaires comprises dans la consolidation, entre autres la compagnie océanique du "Canadian Northern" et la compagnie du Tunnel de Montréal.

Voici les grands traits de cet arrangement qui fait actuellement l'objet de toutes les discussions.

Naturellement tous les amis du gouvernement exultent et assurent qu'il a accompli un coup d'état. Le mot des conservateurs est que ce marché est plus implacable que celui que leur eût imposé n'importe quel financier juif de Berlin.

Ceci est évidemment de la flatterie, car il suffit de lire la liste des garanties offertes par Mann et Mackenzie pour constater que ceux-ci ont bien réussi à sauvegarder leur position, encore mieux que le gouvernement et qu'ils ont gardé la maîtrise pleine et entière des portions les plus innombrables de leur actif et qu'ils n'ont transporté à l'Etat que des valeurs de peu d'importance, au point de vue financier. Ils se sont bien gardés de ne pas transporter entre autres garanties, un chemin de fer électrique des environs de Niagara-Falls, et l'actif des compagnies de tramways de Winnipeg et de Toronto, toutes ces propriétés appartenant presque entièrement à Mackenzie et Mann, soit à titre d'associés, soit à chacun d'eux séparément. Mackenzie et Mann ont aussi des mines de charbon dans l'Ouest, qui sont d'une valeur considérable, et que l'Etat aurait pu faire inclure dans ses garanties, ce qu'il n'a pas fait.

Pris dans son ensemble, cependant, l'arrangement est aussi bon qu'il pouvait être dans les circonstances.

Il y a là une amélioration très louable dans le système de subventionnement des voies ferrées.

Jusqu'à présent les chemins de fer ont obtenu à titre virtuellement gratuit tout ce qu'ils ont demandé de subsides et de garanties. A la règle suivie depuis trente ans, le gouvernement Borden a donné l'année dernière une première inflexion, lorsqu'il a avancé au "Canadian Northern" 7 millions de dollars, contre remise d'un montant égal en capital-actions. L'orientation nouvelle est cette année complétée: le gouvernement ne fait pas de faveur au "Canadian Northern", mais il fait avec lui une simple transaction d'affaire.

Puisque ce chemin de fer affirme ne pouvoir se passer de l'assistance du gouvernement, le gouvernement viendra à son aide, mais en lui procurant un simple accommodement, et en prenant de solides garanties pour que sa responsabilité ne soit aucunement engagée. Il profite de l'occasion pour expurger une grande quantité d'eau du capital de la compagnie, et, pour ses bons offices, il acquiert une forte proportion du capital-actions. La garantie de l'Etat est par surcroît couverte par une hypothèque en bonne et due forme.

C'est le commencement de la fin des subsides gratuits, et c'est aussi un acheminement vers un contrôle plus étendu des chemins de fer par l'Etat, sinon vers la nationalisation des chemins de fer.

Quel sera le sort du projet devant la Chambre? Il n'est pas douteux; le gouvernement a sa majorité derrière lui et il fera passer la loi.

D'ailleurs, au fonds, tout le monde désire une solution et celle-ci est la meilleure possible.

Cependant, les libéraux vont combattre la garantie et ils ont pour cela deux raisons:

D'abord une vengeance à exercer contre le Canadian Northern qui les a joués en 1911. A cette session les libéraux avaient accordé au triumvirat Mackenzie-Mann et Lash une garantie sur trente-cinq millions de fonds du C. N. R. pour faciliter la construction de la ligne au nord des Grands Lacs. Naturellement, ils comptaient sur les bons offices de ces messieurs lorsque viendraient les élections générales. Les élections sont arrivées et le triumvirat a lancé toutes ses forces contre MM. Laurier et Graham, qui étaient venus à son secours. Il a travaillé et financé pour leur écrasement et le succès de M. Borden. Ce sont des choses qui se paient plus tard.

Ensuite, plus l'imbroglio du Canadian Northern Ry sera rendu apparent, plus les dépenses qu'il a causées seront étalées et discutées devant le public, plus les sommes d'argent qu'il nécessite seront énoncées, plus sera affaibli l'effet du rapport Stanton-Gutelius sur la construction du Transcontinental et sera effacé l'éclat temporaire des scandales électoraux préparés.

Le parti libéral a donc de bonnes raisons politiques pour combattre à mort le projet de garantie l'emprunt du Canadian Northern, mais cela ne l'empêchera pas de passer haut la main.

Quant à ceux qui pensaient que la session pouvait clore le 24 mai, ils peuvent en faire leur deuil.

Le 1er juillet semble une date plus probable.

O'RIDEAU.

Nouvelles et informations

M. E. Rampon, membre actif de notre Chambre et Conseiller du Commerce Extérieur, vient d'être nommé Officier de l'Instruction Publique. Nous lui adressons nos plus sincères félicitations.

Notre Chambre vient de recevoir un nouvel annuaire, "France-Exportation."

Cet annuaire est présenté sous une reliure de toile solide et élégante à la fois et, comme son nom l'indique, constitue le répertoire des maisons de commerce françaises s'occupant d'exportation, qui sont clairement classifiées par genre de production.

Grâce à une publicité d'ailleurs attrayante, les éditeurs de cet ouvrage, MM. Normand et Cie, 3, rue Laffitte, Paris, peuvent l'adresser gratuitement à tout commerçant ou agent, qui leur en fera la demande.

La Banque Provinciale du Canada

SIÈGE CENTRAL : 7 et 9, PLACE D'ARMES, MONTRÉAL, QUE., CAN.

Capital Autorisé \$2,000,000
Capital payé et surplus (au 31 déc. 1913) \$1,637,873.49

Conseil d'Administration : Président M. H. LAPORTE, de la maison Laporte, Martin Limitée, Administrateur.

Vice-Président : W. F. CARSLY, Capitaliste; Vice-Président : TANCREDE BIENVENU, Administrateur Lake of the Woods Milling Co.; HON. L. BEAUBIEN, Ex-Ministre de l'Agriculture, P.Q.; M. G. M. BOSWORTH, Vice-Président "Canadian Pacific Railway Co."; M. ALPHONSE RACINE, de la maison de gros "Alphonse Racine Limitée"; M. L. J. O. BEAUCHEMIN, de la Librairie Beauchemin Limitée.

Bureau de Contrôle (Commissaires Censeurs) : Président : HON. SIR ALEX. LACOSTE, C.R., Ex-Juge en Chef de la Cour du Banc du Roi. Vice-Président : Docteur E. P. LACHAPPELLE, Administrateur du Crédit Foncier Franco-Canadien. MM. CHEVALIER, Directeur Général Crédit Foncier Franco-Canadien.

Bureau Chef : Directeur Gérant Général : M. TANCREDE BIENVENU; M. J. W. L. FORGET, Inspecteur; M. ALEX. BOYER, Secrétaire.

63 Succursales dans les Provinces de Québec, d'Ontario et du Nouveau-Brunswick.

Correspondants à l'Étranger : Etats-Unis, New-York, Boston, Buffalo, Chicago. Angleterre, France, Belgique, Allemagne, Autriche, Italie.

LIGNE "ALLAN"

SERVICE DIRECT ENTRE
LE HAVRE ET MONTREAL

SERVICE POSTAL
VIA LIVERPOOL TOUTES LES
SEMAINES

Fret à prix réduits

Passage en deuxième classe à partir
de fr. 275

Pitt & Scott

AGENTS A PARIS

47, RUE CAMBON, 47

Agences à :

LYON, BORDEAUX, MARSEILLE,

LE HAVRE, ETC.

Eau Minérale du Bassin de Vichy

SOURCE GUERRIER

L'eau de cette source connue et appréciée dans le monde entier, est livrée avec tous ses principes minéraux.

Elle est prescrite par les Médecins pour guérir les maladies de l'estomac, du foie et de l'intestin, le Diabète, la goutte et la gravelle.

En vente à

232 Lemoine St. - - - - Montréal

H. J. Kavanagh, c.r. Jules Mathieu
H. Gérin-Lajoie, c.r. Alexandre Lacoste, jr.
Paul Lacoste, c.r. T. J. Shallow
J. H. Gérin-Lajoie

Hon. Sir Alexandre Lacoste, C.R.

Kavanagh, Lajoie & Lacoste

AVOCATS

Edifice de la Banque Provinciale
7, PLACE D'ARMES, MONTREAL, Canada
Adresse Télégraphique: "La Lol"
TELEPHONE BELL 4800 et 4801

Tel. Main 2335

P. A. DUBORD & Cie

COURTIERS EN IMMEUBLES

Suite 318-319

Transportation Building

120, rue Saint-Jacques, 120

MONTREAL

La Chambre de Commerce Française de Montréal

insère gratuitement dans
sa publication anglaise, le

Monthly Trade Report

les demandes d'agents qui
lui sont adressées.

Ecrire :

726 POWER BUILDING

Banque d'Hochelaga

FONDÉE EN 1874

Capital Autorisé	\$ 4,000,000.00
Capital Payé	\$ 4,000,000.00
Fonds de Réserve	\$ 3,625,000.00
Total de l'Actif, au-delà de	\$32,000,000.00

DIRECTEURS :

J. A. VAILLANCOURT, Ecr., *Président.*

Hon. F. L. BEIQUÉ, *Vice-Président.*

A. TURCOTTE, Ecr.

E. H. LEMAY, Ecr.

A. W. BONNER, Ecr.

Hon. J. M. WILSON.

A. A. LAROCQUE, Ecr.

BEAUDRY LEMAN, *Gérant-Général.*

F. G. LEDUC, *Gérant.*

P. A. LAVALLEE, *Assistant-Gérant.*

YVON LAMARRE, *Inspecteur.*

BUREAU PRINCIPAL : MONTREAL.--27 BUREAUX DE QUARTIER

101 SUCCURSALES AU CANADA

Parmi lesquelles : EDMONTON (Alberta), ST-BONIFACE, WINNIPEG (Manitoba)

PRINCIPAUX CORRESPONDANTS

Crédit Lyonnais, Paris, Lyon, Londres, Bruxelles. — Comptoir National d'Escompte de Paris, Paris, Londres, Bruxelles. — Crédit Industriel et Commercial, Paris, Londres. — Société Générale, Paris et Succursales. — Banque de Paris et des Pays Bas, Paris. — Anglo Foreign Banking Co., Londres. — Banca Commerciale Italiana, Rome, Gênes. — Banco di Napoli, Naples. — Banque Commerciale, Bâle. — Deutsche Bank, Berlin. — Commerzund-Disconto Bank, Hambourg. — Banque Impériale et Royale des Pays Bas Autrichiens, Vienne. — Boehmische Union Bank, Prague. — Banque de Rotterdam, Rotterdam. — Incasso Bank, Amsterdam. — Merchants National Bank, New-York. — National City Bank, New-York. — First National Bank, Boston. — Philadelphia National Bank, Philadelphie.

Emet des lettres de crédit circulaires et mandats pour voyageurs, payables dans toutes les parties du monde; ouvre des crédits commerciaux, achète des traites sur les pays étrangers; vend des chèques et fait des paiements télégraphiques sur les principales villes du monde; prend un soin spécial des encaissements qui lui sont confiés, et fait remise promptement au plus bas taux du change. Intérêt semestriel, 3 pour cent payable sur dépôts remboursables à demande.