

# BULLETIN MENSUEL

PUBLIÉ PAR LA

## CHAMBRE DE COMMERCE FRANÇAISE DE MONTRÉAL

Prix d'abonnement

10 francs par an.

SIÈGE DE LA CHAMBRE  
EDIFICE DU BOARD OF TRADE, RUE ST-SACREMENT  
MONTRÉAL

Le Bureau est ouvert tous les jours, sauf le dimanche, de 10 heures à midi et de 1 heure à 3 heures.

Adresser toute lettres et communications à la Chambre de Commerce Française de Montréal, à MONTREAL, CANADA.

Adresse télégraphique : "GALLIA" Montréal.

### A V I S

Le Commerce français trouvera tout intérêt à se renseigner auprès de notre Chambre de Commerce sur le compte de tout individu de notre place sollicitant des représentations.

Nous recommandons aux personnes, qui ont l'occasion de nous écrire, de bien indiquer l'adresse exacte de notre Compagnie :

### Chambre de Commerce FRANÇAISE de Montréal

En omettant la désignation **Française**, ce qui arrive à plusieurs de nos correspondants, les lettres sont remises — comme il est juste — à la

**Chambre de Commerce du district de Montréal**, c'est-à-dire à nos confrères Canadiens.

### Comptes Rendus des Séances de la Chambre de Commerce Française de Montréal.

SÉANCE DU 17 MAI 1899.

Extrait du procès-verbal de la séance du 17 mai 1899, tenue sous la présidence de M. E. Galibert, président.

M. le Consul-Général de France assiste à la réunion.

Sont présents : MM. de Sieyès, J. Herdt, Poin-dron, Fauchille, Cormond et Monier.

Le procès-verbal de la dernière séance est lu et adopté.

Il est procédé au dépouillement du courrier de quinzaine, qui contient notamment des demandes de renseignements sur le commerce d'importation au Canada et sur les eaux-de-vie et nouveautés.

A cette séance MM. Chatenet et Cie, transitaires, 1 rue du Chapeau Rouge à Bordeaux, (présentés par M. A. Poindron), et M. Victor Guédé, marchand de pelleteries et fourrures, 9 rue Bailliff à Paris, ont été élus membres adhérents.

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

SÉANCE DU 31 MAI 1899.

Extrait du procès-verbal de la séance du 31 mai 1899, tenue sous la présidence de M. E. Galibert, président.

M. le consul général de France assiste à la réunion.

Sont présents : MM. Jonas, Rougier, de Sieyès, Poindron, Fauchille, Bouesnel, Cormond et Monier.

Le procès-verbal de la dernière séance est lu et adopté.

Il est procédé au dépouillement du courrier de quinzaine qui contient notamment une invitation à M. E. Galibert, de la part de M. le Président et MM. les Membres de la Chambre de Commerce du District, à assister au banquet donné par cette Chambre à l'occasion de l'inauguration du chemin de fer de ceinture. Dans la correspondance se trouvent également plusieurs demandes de renseignements et particulièrement sur le commerce d'importation et sur la pulpe.

A cette séance, MM. Théophile Reeb, 171 rue Hutchison et Hector Pinel, négociant, 265 rue St Laurent, tous deux à Montréal, sont élus membres actifs.

Invité par M. le Président a donné des renseignements sur les pourparlers engagés depuis quelque temps en vue de l'établissement d'une ligne de vapeurs reliant Bordeaux à Montréal, M. Poindron, chargé de ces négociations à Montréal, annonce que vraisemblablement le premier navire de la ligne projetée quittera Bordeaux dans le courant de juillet prochain.

Faisant suite aux renseignements donnés par M. Poindron, M. le Président constate avec plaisir le concours empressé des Canadiens au succès de l'entreprise, ainsi que le langage unanimement sympathique des journaux français et anglais.

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

## MOUVEMENTS DES PORTS.

Le tableau statistique suivant fait ressortir une augmentation considérable dans le mouvement des principaux ports français de 1880 à 1897. Nous y ajoutons les chiffres du mouvement du port de Montréal, qui donnera une idée comparative de l'importance du commerce maritime de ce port.

	1880	1897
	—	—
	Tonnes de jauge.	Tonnes de jauge.
Marseille.....	7,235,174	10,416,610
Le Havre.....	4,518,202	5,964,028
Bordeaux.....	3,072,015	3,646,597
Dunkerque.....	1,711,896	3,104,129
Cette.....	1,482,000	2,344,310
Rouen.....	1,459,000	2,112,201
Boulogne.....	843,034	1,733,077
Saint-Nazaire.....	633,061	1,644,481

Calais.....	819,252	1,561,434
La Rochelle et La Pallice.....	329,743	1,449,719
Cherbourg.....	.....	1,178,240
Nantes.....	256,884	929,108
Dieppe.....	717,030	925,095

	1880	1898
Montréal (long cours).....	628,271	1,584,072
— (cabotage).....	.....	1,507,892
Total (long cours et cabotage).....	.....	3,091,964

## LA COLONIE FRANÇAISE.

LE BULLETIN ne peut laisser passer sans la signaler la démonstration qui a eu lieu, dans la colonie française de Montréal, samedi, le 27 mai dernier. C'était la section de Montréal (131me) de l'Association des Vétérans français des armées de terre et de mer qui fêtait le premier anniversaire de sa fondation par un banquet.

A cette fête encore plus patriotique que gastronomique, présidait M. le Consul Général de France et assistaient M. Emile Galibert, président, MM. Jonas, de Sieyès, Poindron, P. Beulac, membres de la Chambre de Commerce française; MM. A. Dubray, président de la section, de Saint Phal et d'Halewyn, de la chancellerie du consulat général, Pinoteau, président de l'Union Nationale française, etc.

Au champagne, après un discours vibrant de patriotisme de M. le Consul Général, et une touchante allocution de M. Dubray, M. Emile Galibert a annoncé pour la première fois en public la création d'une ligne régulière de vapeurs entre Bordeaux et Montréal.

\* \*\*

On nous prie de rectifier les informations données dans le dernier numéro du BULLETIN sur les mines d'or du Klondyke en ce qui concerne le *claim* No 17 de l'*Eldorado*. On n'a pu offrir de bonne foi la moitié de ce *claim* pour \$150,000, puisque l'option de l'achat du *claim* entier se trouve entre les mains d'un de nos membres actifs, représentant un syndicat de capitalistes américains. Ce placer a une valeur bien supérieure à celle indiquée par les chiffres donnés par notre correspondant.

\* \*\*

M. John Herdt, conseiller et ancien président de la Chambre française, et Madame Herdt, célébraient le 26 de mai dernier le vingt-cinquième anniversaire de leur mariage. Les membres de notre com-

pagnie leur ont présenté, par l'entremise de MM. E. Galibert, de Sieyès et Poindron, leurs félicitations, accompagnées d'un cadeau de circonstance.

\*\*\*

M. Durand-Gasselín, inspecteur général de la compagnie d'assurance contre l'incendie L'Union de Paris a passé une quinzaine de jours à Montréal, où il a étudié le terrain au point de vue de la possibilité d'y établir une succursale de la compagnie qu'il représente.

M. Durand-Gasselín vient de parcourir dans le même but les Etats-Unis et le Mexique et arrivait en droite ligne de San Francisco.

\*\*\*

Nous signalons avec plaisir la fondation à Winnipeg, Manitoba, sous le nom de "La Gauloise," d'une société nationale française destinée à grouper les colons français qui habitent cette partie du Canada. Le fondateur de cette société, M. d'Hellencourt, de Winnipeg, est un des correspondants de notre compagnie dans l'ouest.

\*\*\*

M. Philippe Richard, fils de M. Ph. Richard, chef de la grande maison de cognac, de St Jean d'Angily, est en ce moment à Montréal, pour les affaires de sa maison.

Nous avons appris avec la plus profonde douleur le décès de madame la comtesse de Plan de Sieyès de Veynes, née de Reverseaux de Rouvray, mère de notre sympathique collègue, ex-vice-président et conseiller de la chambre, M. le comte Jean de Sieyès ; la Chambre de commerce française a chargé son secrétaire de faire part de ses sincères condoléances à notre collègue en deuil.

Madame la comtesse de Sieyès est décédée le 14 avril dernier, dans sa 73ième année, au château des Sieyès, près Digne, Basses Alpes.

## LA LIGNE DIRECTE.

M. Galibert, Président de la Chambre de Commerce française du Canada, vient d'annoncer publiquement la création d'une ligne directe de navigation à vapeur entre la France et le Canada : entre Bordeaux et Montréal, en été, Bordeaux et un port océanique, en hiver. Cette annonce a créé une profonde émotion sur notre place ; émotion d'autant plus vive, d'autant plus sympathique que la nouvelle ligne ne demande au Canada ni prime, ni subvention.

En deux mots, en voici l'historique. Pendant son dernier voyage en France, M. Galibert avait visité

Bordeaux, comme les autres ports français de l'Atlantique, afin d'y chercher les éléments d'une ligne directe franco-canadienne. Il y trouva notamment à Bordeaux un accueil sympathique auprès des membres de la Chambre de Commerce et surtout de son président, le regretté M. Henry Brunet.

Dernièrement, ces sympathies ont pris une tournure pratique et il fut proposé de fonder une ligne purement commerciale, sans prétention à la subvention officielle. La seule condition était que la moitié du capital social fut souscrite au Canada. M. Galibert et notre collègue M. Poindron se chargèrent de la partie canadienne de la souscription et leurs efforts furent bientôt couronnés de succès. Il faut rendre cette justice aux souscripteurs canadiens de constater que, chez beaucoup d'entre eux, la souscription a été absolument une affaire de sympathie ; c'était une entreprise franco-canadienne et cela suffisait pour qu'ils lui accordassent leur concours. L'honorable M. Alphonse Desjardins, président de la banque Jacques-Cartier et de la Chambre de Commerce du District de Montréal, s'est montré très activement dévoué à cette œuvre et une bonne part du succès revient à son influent concours.

Finalement, lors du banquet de l'Association des Vétérans français, M. Galibert put annoncer publiquement que les fonds étaient souscrits, des deux côtés de l'océan et que, par conséquent, la ligne était fondée. Le premier départ doit avoir lieu, de Bordeaux, dans le courant de juillet.

La société mettra d'abord en service deux vapeurs de 2,000 tonneaux de jauge environ, pouvant porter de 3,000 à 3,500 tonnes (de 40 pieds cubes) de fret, et filant de 10 à 11 nœuds.

Nous avons appris que la société avait choisi l'honorable M. Alphonse Desjardins comme administrateur au Canada et qu'elle avait confié son agence au Canada à M. Poindron.

Nous n'avons pas besoin de dire combien la Chambre de Commerce française de Montréal est heureuse de voir enfin se réaliser ses plus chères espérances, et couronner les efforts constants qu'elle a faits, qu'elle eût à sa tête MM. J. Herdt et de Sieyès comme président et vice-président, ou MM. Galibert et Jonas, ses président et vice-président actuels. C'est trop naturel pour qu'il faille le répéter. Mais nous devons constater que, si les capitalistes canadiens se sont montrés si disposés à souscrire les actions de la société, la presse du Canada, tant anglaise que française, a accueilli l'entreprise avec la plus grande bienveillance. *La Presse*, *La Patrie*, le *Witness*, le *Star*, le *Montreal Gazette*, le *Herald*, le *Prix Courant*, à Montréal, le

*Soleil*, la *Semaine Commerciale*, à Québec, ont annoncé la fondation de la ligne franco-canadienne dans les termes le plus sympathiques.

Nous n'avons pas l'espace nécessaire pour reproduire tous les articles de nos bienveillants confrères ; nous devons en conséquence nous contenter de reproduire les plus topiques :

[De *La Presse* du 30 mai 1899.]

La première réunion sociale de la section canadienne de la si sympathique Association française des Vétérans des armées de terre et de mer, occupera une place dans l'histoire de Montréal.

C'est en effet à cette réunion, comme nos lecteurs ont pu le voir par le compte-rendu que nous en avons donné hier, que le président de la Chambre de Commerce française de Montréal a annoncé la création définitive d'une ligne directe entre le Canada et la France et le départ prochain du premier steamer qui ramènera d'une manière définitive, espérons-le, le pavillon de la marine marchande française dans les eaux canadiennes.

Nous connaissons depuis longtemps les démarches faites des deux côtés de l'océan en vue de l'établissement de cette ligne directe et nous parlions en connaissance de cause lorsqu'il y a quelques jours nous faisons prévoir l'inutilité des démarches faites près du gouvernement français par lord Strathcona, notre haut-commissaire en Angleterre, invoquant l'absence de toute communication directe entre les deux pays pour obtenir la suppression de la surtaxe d'entrepôt sur les produits canadiens importés en France, via une troisième puissance.

Dans quelques semaines, grâce à la ligne directe, cette surtaxe d'entrepôt, frappant d'un droit spécifique additionnel de 72 centins par 220 lbs, tous nos produits, sauf ceux, exportés par la voie des Etats-Unis ou de la Grande-Bretagne, cessera d'être un obstacle au développement de nos exportations en France.

Cette ligne, en autant que nos renseignements nous permettent d'en juger, réalise le programme que *La Presse* n'a cessé de proposer, d'exposer et de défendre du jour où les communications directes entre les deux Frances ont cessé.

Elle va d'un port canadien à un port français, et *vice versa*, sans escale dans un port étranger du Nord ou du Midi. Elle est absolument libre de ses mouvements, de ses bateaux, de sa vitesse, de ses aménagements n'étant pas subventionnée et, point important constituant un élément de succès qu'aucune ligne franco-canadienne n'avait encore eu à son actif, elle est créée à l'aide d'un capital formé des deux côtés de l'océan par des souscripteurs français et des souscripteurs canadiens.

Il n'était pas absolument facile d'arriver à un pareil résultat. Cependant il fallait absolument l'atteindre si on voulait, dès le début, assurer le succès de l'entreprise en faisant disparaître ce manque de confiance dans l'avenir qu'avaient laissé les insuccès passés.

Les préventions étaient nombreuses d'un côté comme de l'autre de l'océan. On devait de toute

nécessité les faire disparaître avant de présenter un plan ayant la moindre chance d'être pris en considération.

Le président de la Chambre de Commerce française de Montréal, M. Emile Galibert, se chargea de la tâche ardue de convaincre les négociants et les armateurs français de la possibilité de l'établissement d'une ligne franco-canadienne sur des bases payantes.

Il réussit à faire partager ses vues commerciales, fortement appuyées par des considérations patriotiques, à la Chambre de Commerce de Bordeaux, au cours d'un voyage qu'il fit en France l'an dernier.

D'autre part, la Chambre du District de Montréal seconda de tout son pouvoir, de toute son influence le mouvement inauguré par la Chambre de Commerce française, M. A. Desjardins s'étant énergiquement employé au succès de la participation canadienne; la part du capital réservée à la souscription au Canada fut promptement couverte par des négociants canadiens-français et français.

Nous ne saurions trop le répéter, cette participation canadienne à la création d'une ligne franco-canadienne fait plus que démontrer la nécessité de la ligne ; elle en assure le succès en en faisant une véritable entreprise nationale au succès de laquelle ses promoteurs et leurs amis travailleront avec énergie.

La ligne débutera par un service régulier, à date fixe, entre Bordeaux et Montréal en été et un port océanique en hiver.

Cet itinéraire n'est, dans notre opinion, qu'un programme de début et d'un début très court.

*La Presse* s'est trop occupée de la question du commerce franco canadien pour ne pas être dès maintenant convaincue de l'avenir réservé à cette ligne directe, pour peu qu'elle fasse les efforts nécessaires pour répondre aux besoins du trafic.

La France ne peut pas comme l'Allemagne et la Belgique être desservie par un seul port. Bordeaux n'est pas et ne peut être le port des régions du Nord et du Centre, et nous sommes certain que le besoin d'un service quelconque, ne serait-ce que celui de deux ou trois bateaux par an, s'imposera pour les ports du Havre et de Marseille avec escale probablement dans un port algérien.

*La Presse* verra alors se réaliser son rêve ou plutôt le programme qu'elle a formulé depuis longtemps et dont la ligne de Bordeaux-Montréal n'est que le premier article.

Elle a toujours combattu l'idée de choisir un port du nord de la France, comme port d'attache unique, établissant à l'aide de statistiques officielles, conformes en cela au bon sens, que, plus on descend au midi, plus les intérêts du commerce Canadien d'exportation sont grands, et plus également sont grandes les chances qu'on a de trouver du fret français pour le Canada.

*La Presse* se réjouit de voir enfin se réaliser, se cristalliser l'idée pour le succès de laquelle elle n'a cessé de combattre et elle ne saurait trop féliciter la Chambre de Commerce de Bordeaux et les Chambres de Commerce Française et Canadienne-Française de Montréal au travail desquelles notre port et le pays devront enfin la création d'une ligne

directe établie sur des bases d'une solidité ne permettant pas de douter du succès réservé à cette entreprise qui, pour mercantile qu'elle soit, n'est pas dénuée de patriotisme.

[De la *Patrie* du 31 mai 1899].

La *Patrie* a si souvent prêché l'établissement de relations commerciales directes entre la France et le Canada, qu'elle éprouve aujourd'hui un véritable plaisir, une très vive satisfaction à annoncer au pays la création définitive d'un service océanique régulier et direct entre Bordeaux, Québec et Montréal.

Cette ligne nouvelle sera exploitée par la Société de Navigation franco-canadienne, composée de capitalistes français d'outre-mer et de capitalistes français et canadiens français de Montréal, et elle inaugurera son service au commencement de juillet prochain.

Nous félicitons cordialement nos compatriotes qui se sont joints à cette entreprise et qui ont bien voulu aider des Français d'action et d'énergie à la mener à bonne fin.

La réalisation de ce projet, disons-le en toute justice, est due aux louables et incessants efforts de la Chambre de Commerce française de Montréal, au concours généreux que celle-ci a reçu de la Chambre de Commerce du district et de celle de Bordeaux.

Les présidents de ces trois Chambres feront partie du conseil d'administration qui est constitué de façon à n'entraîner presque pas de frais de bureaux et à diriger les affaires de la compagnie avec une parfaite économie.

M. Alphonse Desjardins, président de la Chambre de Commerce du district de Montréal, se trouve ainsi à représenter les intérêts canadiens-français dans le bureau de direction.

MM. G. Chatenet et J. J. Piganeau seront, à Bordeaux, les têtes dirigeantes du conseil d'administration.

La Société de Navigation franco-canadienne ne touchera aucun subside, soit du gouvernement français, soit du gouvernement canadien. Elle entend tout de même réussir, parcequ'il y a assez de fret d'entrée et de sortie pour faire qu'une ligne entre Bordeaux et Montréal soit payante, même sans subsides.

On estime de 50,000 à 60,000 tonnes la somme de fret entre le Canada et la France. Or, Bordeaux, par sa situation géographique, doit en attirer certainement la moitié à son port — soit 30,000 tonnes environ. Les navires de la nouvelle compagnie jaugeont environ 2,000 à 2,500 tonneaux, et comme il est établi que le fret de sortie n'a jamais manqué aux anciennes compagnies qui ont fait le service entre la France et le Canada, on peut conclure que la Société de Navigation franco-canadienne est appelée à faire d'excellentes affaires. D'ailleurs, la création de ce service direct ne peut que donner un élan au trafic entre nos deux pays.

Les principaux articles d'exportation du Canada en France, sont les bois, les extraits d'écorce, la pulpe, les minerais, les grains, le beurre, le fromage, les jambons, les œufs, les conserves de saumon et de homard, les chevaux, le bétail, etc.

Bordeaux est particulièrement favorable aux bois canadiens parce que nous sommes en état d'atteindre ce port plus facilement que ne le sont les bois de Norvège.

Le représentant de la ligne franco-canadienne à Montréal sera M. A. Poindron, agent d'usines françaises, dont les bureaux sont au numéro 36 St-Frs-Xavier et 6 St-Sacrement. M. Poindron habite Montréal depuis deux ans : il est parfaitement connu dans le monde commercial ; c'est un homme actif, éprouvé, clairvoyant. Il a dix-huit années d'expérience en matière de transports, tant sur eau que sur terre, et il a tout ce qu'il faut pour aider au succès de cette belle entreprise.

La *Patrie* souhaite réussite entière à la Société de Navigation franco-canadienne ; elle espère sincèrement que les exportateurs tournant les yeux vers le marché français, la patronneront largement, et elle se réjouit d'avance de revoir le drapeau tricolore flotter aux brises du St Laurent.

Nous voulons des relations commerciales plus sincères et plus considérables entre la France et le Canada, et c'est une pensée d'intérêt public qui nous anime. Et tout en travaillant dans cette direction au développement de notre trafic, nous développons des relations légitimes avec un pays qui nous est toujours cher, et dont nous tenons notre origine, notre langue, notre foi et nos mœurs.

Et cela n'affectera en rien nos sentiments de loyauté à l'Empire.

[Du *Witness* du 31 mai 1899].

[TRADUCTION]

L'essai d'une ligne directe de steamers entre la France et le Canada, va de nouveau être tenté, et, cette fois sur des bases purement commerciales, en comptant entièrement pour réussir sur l'entreprise privée. La ligne ne bénéficiera pas d'une subvention gouvernementale. A l'honneur du Canada, ce projet lancé avec tant de succès, sur des bases exclusivement commerciales, a été préparé de ce côté de l'Atlantique ; le président de la Chambre de Commerce française, secondé par le président de la Chambre de Commerce du District de Montréal, ayant, avec l'assistance des membres de leurs associations, réussi à lancer l'entreprise des deux côtés de l'océan.

Ces Chambres, il faut l'expliquer, sont composées, l'une de membres de la colonie française et l'autre de négociants canadiens français.

Nous trouvons les meilleurs symptômes de réussite dans la composition de la compagnie qui comprend, à la fois, des hommes d'affaires de France et du Canada, et dans sa détermination de considérer comme la base la plus solide et la plus durable de son projet, le commerce et les échanges entre les deux nations.

Les hommes d'affaires ayant placé des capitaux dans la compagnie, dans un but purement commercial, n'auront besoin d'aucun encouragement pour travailler à son succès en portant les affaires de la ligne jusqu'au maximum et en la gérant avec soin et économie.

Il doit être possible d'augmenter considérablement le commerce direct entre la France et le

Canada, surtout maintenant que le Canada est entré dans une période de prospérité sans précédent.

Ce sont les nations qui dépensent le plus en articles luxueux et élégants qui font le plus d'affaires avec la France. Toutes nos statistiques financières montrent que la richesse du Canada augmente très rapidement; on peut donc s'attendre à ce que notre demande des articles que la France fournit au monde en si grande quantité augmente rapidement.

La France achète considérablement, aux autres nations de ce que le Canada fournit avec le plus d'abondance.

En vue, par conséquent de l'affinité de race qui existe entre le Canada et la France; en vue de la similarité d'opinion et de goût qui doit exister entre les Canadiens-Français et les Français, il doit non-seulement être possible, mais facilité d'augmenter les transactions entre les deux pays. À présent, elles sont peu importantes comparées à ce qu'elles devraient être; c'est dire qu'il y a là un champ très riche à exploiter.

Les importations directes sont spécialement favorisées par le tarif français, lequel impose une taxe spéciale sur toutes les exportations des pays étrangers qui arrivent en France indirectement, en passant par d'autres contrées. C'est ainsi que les exportations canadiennes arrivant en France par la voie des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne, sont sujettes à cette taxe supplémentaire. Si Montréal, comme nous en sommes tous persuadés, doit devenir le grand port maritime du continent, il le devra, nous en sommes convaincus, au réveil de l'entreprise privée, dont ce projet n'est, nous l'espérons, qu'une des premières manifestations. Si le ministre des Travaux Publics visite Paris, et si, comme nous l'espérons sincèrement, il y retrouve suffisamment la santé pour employer sa splendide énergie, la détermination de son caractère et son éloquence convaincante au développement de relations meilleures et plus intimes entre les deux nations, il aidera beaucoup à la réussite de cette entreprise.

Les Montréalais, certainement, salueront avec enthousiasme le retour, dans leur port, du drapeau français flottant sur des bâtiments français chargés de marchandises françaises.

[Du *Prix Courant*, du 2 juin].

Un confrère de Montréal disait la semaine dernière :

“ Nos relations commerciales avec la mère patrie sont stationnaires ou à peu près, alors que nos affaires avec la Belgique et l'Allemagne augmentent constamment. Il est vrai qu'on ne manque pas de beaucoup de chose en France; cependant pour ne parler que du bois et de la pulpe de bois, nous croyons qu'il y aurait de magnifiques affaires à faire si les négociants de France voulaient un peu se déranger pour venir voir ici nos possibilités de production. Nous aimerions un peu notre commerce d'exportation agrandi de ce côté-là. Apparemment les Français n'y tiennent pas, autrement ils seraient les premiers à s'associer pour l'établissement d'un service direct de navires entre la France et le Canada.”

Notre confrère était évidemment inspiré par des motifs très louables en écrivant les lignes qui précèdent, cependant, nous croyons qu'il eût pu modifier quelque peu ses remarques; il aurait pu dire, par exemple :

“ Cependant pour ne parler que du bois et de la pulpe de bois, nous croyons qu'il y aurait de magnifiques affaires à faire si les négociants du Canada voulaient un peu se déranger pour aller voir ailleurs les possibilités de débouchés, etc...”

Il ne faut pas oublier que le nord de l'Europe produit le sapin, le pin et les autres essences de bois que nous pouvons exporter, de même que la pulpe de bois. Dans les conditions actuelles, c'est-à-dire sans ligne directe entre le Canada et la France, le Canada, comme nous l'avons fait remarquer déjà précédemment, a plus d'intérêt que la France elle-même à l'établissement de la dite ligne directe. Nous ne répéterons pas ce que nous avons dit à ce sujet tout dernièrement encore, d'autant plus que, comme l'a déclaré ces jours derniers, une personne très autorisée, M. Emile Galibert, une ligne directe entre le Canada et la France, n'est plus maintenant à créer, elle existe; et, dans quelques jours, un navire portant le pavillon français entrera dans notre port.

Mais de ce que nous aurons une ligne faisant un service direct entre ports canadiens et ports français, sans escale en d'autres pays, s'ensuit-il que nous devions attendre que les négociants français se déplacent pour nous acheter nos bois, notre pulpe de bois et nos grains comme semblerait le dire notre confrère ?

Généralement, c'est le vendeur qui se dérange pour placer sa marchandise et l'acheteur se déplace d'autant moins facilement pour obtenir ce dont il a besoin, qu'il a des relations établies de vieille date, des habitudes et, si on veut, une routine qui lui sont chères.

Avec une ligne directe, tout ne sera pas changé. Il ne faut pas se dire que, par le fait d'une ligne directe, nos produits vont pénétrer comme ils le voudront sur le marché français sans que nos négociants ou nos industriels se donnent la moindre peine ou le moindre dérangement. Les laisser sous cette impression serait leur rendre le plus mauvais service. Il faut, au contraire, les inciter plus qu'on ne le fait à se créer par eux-mêmes des débouchés, à faire preuve d'initiative et d'entregent.

Une ligne directe entre la France et le Canada sera d'autant plus utile à notre commerce d'exportation que nos commerçants n'oublieront pas qu'ils ont à lutter contre des positions déjà prises. Ils devront se souvenir que, si nous reprochons à d'autres de ne pas se plier à nos usages de poids et de mesures, quand ils veulent nous vendre leurs produits, nous devons nous plier, si nous voulons faire des affaires au dehors, aux méthodes de pesage et de mesurage de nos futurs clients.

D'ailleurs, pour connaître les besoins du marché dont on veut la clientèle, il faut se déplacer; ce qui revient à dire, comme nous le faisons plus haut : le vendeur doit se déranger et ne pas attendre la clientèle.

## UN BANQUET FRANCO-CANADIEN

Quelques jours à peine s'étaient écoulés depuis que la nouvelle avait été lancée dans le public de la fondation d'une ligne directe entre la France et le Canada, lorsqu'eut lieu, le 31 mai dernier, un banquet donné, à quelques kilomètres de Montréal, par la Chambre de commerce du District de Montréal (chambre canadienne française). A ce banquet on avait invité le président de la chambre française, M. Emile Galibert, et plusieurs de nos collègues, faisant aussi partie de l'autre chambre, y assistaient également. Or cette fête, organisée par le commerce canadien-français, a été presque exclusivement consacrée à la célébration de la fondation d'une ligne directe franco-canadienne et de l'inauguration de relations commerciales plus faciles entre les deux pays. On s'en rendra compte en lisant le compte-rendu qu'en publie le grand journal canadien-français.—*La Presse* du 1er juin :

Si parmi les cent, ou cent cinquante convives présents au dîner que la Chambre de Commerce du district a donné, hier soir, à l'hôtel du Bout de l'Île, il s'en trouvait quelques-uns qui doutaient encore de la sincérité et de la profondeur des sentiments de cordiale amitié qui unissent toujours la Nouvelle France à la vieille, les Français établis à Montréal aux Canadiens français, cette impression a dû bien vite disparaître devant l'enthousiasme général, les acclamations prolongées qui ont salué les orateurs français et canadiens qui ont traité des relations commerciales franco-canadiennes.

Une réunion comme celle d'hier, arrivant après l'annonce officielle de l'établissement d'une ligne de navires entre la France et le Canada ne pouvait faire autrement que de fortifier davantage les sympathies de nos hommes d'affaires canadiens pour les représentants officiels de la France commerciale. L'excursion d'hier et le banquet qui l'a couronnée a donc eu tous les succès possibles, et les organisateurs, MM. J. Haynes, secrétaire de la Chambre ; Armand Lalonde, J. X. Perrault, L. J. Tarte, etc., méritent toutes les félicitations.....

Vers sept heures et demie les invités prenaient place à des tables très bien disposées dans la grande salle de l'hôtel. Comme nous le disions plus haut, l'hon. M. Alphonse Desjardins n'ayant pu se rendre à la fête, M. L. E. Geoffrion, vice-président de la Chambre de Commerce du district, présidait, ayant à sa droite, M. Emile Galibert, président de la Chambre de Commerce française ; H. Laporte, J. X. Perrault, D. C. Brosseau, Geo. Paré, D. L. Laberge ; à sa gauche, MM. D. Parizeau, Joseph Contant, Guillaume Boivin, M. Poindron, agent de manufacturiers français et membre de la Chambre de Commerce française, L. J. A. Surveyer.

Le menu étant à peu près épuisé, le président, M. Geoffrion, proposa la santé de la reine. Le premier devoir de tout Canadien, dit-il, est de boire la première santé à la reine. Cette santé souleva de nombreux applaudissements. Le président proposa en-

suite la santé de la CHAMBRE DE COMMERCE FRANÇAISE. M. J. X. Perrault appuya M. Geoffrion. " Les relations entre nos deux Chambres ont toujours été cordiales, dit-il. C'est grâce à l'initiative de ces deux institutions, appuyée par la Chambre de Commerce de Bordeaux, que nous pourrions voir flotter avant longtemps le drapeau tricolore, si cher à tous les Canadiens-français, sur les navires français qui visiteront notre port, pour raviver les relations commerciales entre ces deux pays. Ce que nous voulons, c'est de voir renouer plus fermement nos relations avec la France. Nos vastes régions de l'Ouest sont assez riches en grains pour alimenter le marché de France, et quand nos cousins d'outre-mer mangeront du pain fait avec du blé canadien, ils pourront se dire qu'ils se nourrissent avec du pain français."

M. E. Galibert a répondu à la santé de la Chambre française par le discours suivant :

" Je me suis fait un plaisir d'accepter l'aimable invitation que vous avez eu la gracieuseté de m'envoyer, et vous en remercie au nom de la Chambre de Commerce française de Montréal. Je suis très flatté de me trouver ce soir l'hôte de la Chambre de Commerce du district de Montréal. Tout le monde connaît les services signalés que rendent les Chambres de Commerce.

" Le groupement, dans un intérêt commun, de banquiers, industriels et négociants d'une ville, a pour effet d'améliorer la situation commerciale, et ainsi d'être un grand facteur dans l'économie générale d'un pays.

" Nous avons vu la Chambre de Commerce du district de Montréal à l'œuvre, nous suivons de près ses travaux intéressants, et sommes en mesure d'apprécier tout le bien qu'elle fait au commerce de la métropole du Canada. L'autorité qu'elle a su prendre en matière commerciale, fait que sa voix est entendue en haut lieu.

" Je vous prie de vouloir bien m'excuser, Messieurs, si, pour aborder un sujet des plus intéressants, je me permets de vous entretenir de la Chambre de Commerce française de Montréal, et aussi de moi-même.

" La Chambre de Commerce française de Montréal que j'ai l'honneur de représenter ici ce soir, fut fondée en 1886, sous les auspices de M. Dubail, alors Consul-général de France pour la puissance du Canada : elle a pour mission de s'intéresser aux relations commerciales entre les deux pays si chers à nous tous, Messieurs, la France et le Canada. Modestement, sans bruit, elle fait d'une manière désintéressé le travail qui lui est demandé ; elle trouve même le temps de faire des recherches en vue de l'amélioration à apporter aux relations commerciales entre les deux pays qui lui tiennent de si près.

" C'est dans cet ordre d'idées qu'elle a eu occasion de s'occuper depuis longtemps de la question de la navigation directe entre la France et le Canada.

" Je suis heureux de vous dire, Messieurs, que les travaux de cette Compagnie, dans ce but, n'ont pas été en vain. Ils viennent enfin d'être couronnés de succès. Vous connaissez tous aujourd'hui la nouvelle de la création de la Société de navigation

Franco-Canadienne. Cette société va rendre de grands services à notre commerce, et va lui permettre enfin de bénéficier des avantages que lui octroie le traité de commerce franco-canadien.

“ Il y a un an, me trouvant à Bordeaux, je fus invité par la Chambre de Commerce de cette ville à l'entretenir sur des questions commerciales canadiennes, pouvant intéresser le commerce français. Je ne manquai pas de profiter de cette occasion pour faire ressortir le tort causé aux affaires franco-canadiennes, par suite du manque de ligne de navigation entre la France et le Canada. Ma plaidoirie parut intéresser beaucoup ces messieurs. Il faut que cette ligne se fasse, dirent-ils ; il faut surtout que Bordeaux en soit le terminus français. Il y a un moyen bien simple pour cela, leur répondis-je, que Bordeaux crée la ligne et elle la gardera pour son port.

“ En prenant congé de M. Henry Brunet, le regretté président de la Chambre de Commerce de Bordeaux, — il y a quelque temps, j'eus le grand regret d'apprendre la mort de ce digne vieillard, — ce monsieur me dit : “ J'ai bon espoir que votre mission à Bordeaux n'aura pas été inutile, avant longtemps vous aurez de nos nouvelles.”

“ Cet espoir, grâce à la sympathie et aux capitaux canadiens, vient de se réaliser. La ligne de navigation Bordeaux-Montréal est aujourd'hui un fait accompli.

“ Sous peu, nous aurons le plaisir de saluer le pavillon français, nous apportant, par voie du magnifique St-Laurent, des marchandises de France, sans surcharge de frais, et ensuite, emportant en France, nos produits canadiens exempts, par suite de droiture, de surtaxe d'entrepôt, à leur entrée en France.

“ Ceci va stimuler et augmenter les relations commerciales entre la France et le Canada, ce dont nous nous réjouissons tous.

“ La nomination de M. Alphonse Desjardins, l'honorable président de la Chambre de Commerce du district de Montréal, à la charge d'administrateur de la société de navigation franco-canadienne, de ce côté-ci de l'Atlantique, a reçu tant en France qu'en Canada, l'approbation unanime des actionnaires. Il eût été difficile de faire un meilleur choix.

“ La gérance de la Compagnie sera, de ce côté-ci, en bonnes mains ; M. Poindron a fait ses preuves, il connaît à fond toutes questions de transports.

“ Encourageons tous, Messieurs, la Société de Navigation franco-canadienne, elle est notre œuvre, nous lui devons notre support.”

“ Nos relations commerciales avec la France.” Cette santé fut proposée par M. Geoffrion et appuyée par M. J. Contant. Celui-ci énumère les causes de l'insuccès de l'établissement de lignes franco-canadiennes, dans le passé.

Ces causes d'insuccès, dit-il, sont que les promoteurs ont toujours voulu choisir un port dans le nord de la France pour créer des relations commerciales entre ce pays et le Canada. M. Contant est heureux de constater que le nouveau projet a toutes les garanties possibles de succès, vu que de Bordeaux que l'on choisit comme port d'attache, l'on pourra étendre le commerce avec le Canada dans toutes les parties de la France.

M. Poindron, agent de manufacturiers français, répondit à la même santé. Il est heureux de déclarer qu'en effet, il est franchement Canadien-français. “ Je crois même, dit-il, que nous autres Français, nous sommes tous Canadiens avant de quitter la France.” M. Poindron donne quelques explications au sujet de la ligne française projetée. Nos prétentions sont modestes, assure-t-il, mais nous avons la conviction de réussir, grâce au concours empressé des Canadiens. M. Poindron remercie la Chambre canadienne de l'encouragement qu'elle prodigue aux promoteurs de cette entreprise commerciale.

M. Richard, de la maison Ph. Richard et Cie, de St-Jean d'Angély, France, dit quelques mots, puis M. Laporte se lève à son tour. C'est un peu une fête nationale, dit-il, et je crois que M. J. X. Perrault devrait parler de ce sujet.

M. Perrault développe, avec la chaleur et le patriotisme que tout le monde lui connaît, cette belle devise, dont les Canadiens-français sont si fiers : Nos institutions, notre langue et nos lois. Puis, M. Perrault se dit très heureux d'être le représentant officiel du Canada, à l'exposition de Paris ; il prédit le plus grand succès pour le Canada, et particulièrement pour la province de Québec, à cette grande exposition. Les Français que nous étonneront par l'exposition de nos produits, pourront se dire qu'il est tout naturel que les Canadiens-français aient le goût aussi pur, aussi artistique, vu que ce sont leurs parents.

M. H. Laporte se dit très heureux de constater que les rapports entre les deux Chambres de Commerce de langue française soient emprunts d'une si grande cordialité. Puis il déclare que les gouvernements ne sont pas autant à blâmer qu'on est porté à le croire, parce qu'ils ont refusé, dans le passé, leur appui à tout projet d'établissement d'une ligne franco-canadienne.

Ces gouvernements attendent que les promoteurs fassent leurs preuves ; j'ai lieu de croire, j'en ai même la conviction intime, que ces preuves seront concluantes. Du reste, dit M. Laporte, il est toujours dangereux de baser le succès d'une entreprise sur l'appui d'un gouvernement, et il est beaucoup mieux d'en rester indépendant. M. Laporte est convaincu que Canadiens-français comme Français donneront leur concours à la nouvelle ligne.

M. L. J. Tarte, éditeur de *La Patrie*, répondit à la santé de la presse. M. Tarte a déclaré que toute la presse ne manquera pas d'appuyer de toute l'influence dont elle dispose, le projet d'établissement de la ligne franco-canadienne en voie de réalisation. A ces idées, M. Tarte ajoute quelques considérations sur la puissance de la presse, qui a réussi par ses articles à créer un mouvement si vif, parmi la députation, contre les usuriers.

M. L. G. A. Beauchesne prononça aussi quelques mots sur cette santé de la presse.

La santé des dames a été proposée avec beaucoup d'éloquence par M. H. Lanctôt, avocat ; M. G. Boivin y répondit.

Des lettres d'excuses ont été lues, par M. Haynes, de la part de M. Chas F. Smith, président du Board of Trade, qui est alité, et de M. J. P. Mullarky, président du chemin de fer de Ceinture, retenu à Ottawa.

## REVUE COMMERCIALE.

Montréal, 15 juin 1899.

Le commerce extérieur du Canada prend chaque année plus de développement, augmentant également dans le transit des produits de l'ouest américain et dans l'exportation des produits du pays. On remarque surtout cette année un renouvellement presque complet de la flotte qui dessert le port de Montréal. Sauf la compagnie Allan, qui est obligée de maintenir en service ses bateaux de moyenne capacité, en attendant que ses gros navires de 8,000 et 10,000 tonnes soient terminés, les compagnies Elder-Dempster, Beaver, Dominion, etc. ne mettent plus sur la ligne de Montréal que de gros navires, de cette construction spéciale qui permet d'atteindre un fort tonnage sans augmenter beaucoup le tirant d'eau. Les gros navires accaparent le trafic des expéditions entre Montréal et Liverpool, Londres, Manchester et Glasgow. Et comme, grâce à leur capacité, ils peuvent prendre du fret à meilleur marché, ayant moins de frais d'exploitation par tonne, la concurrence qu'ils se font a fait baisser les taux du fret sur ces lignes à des prix très bas : de 1s 9 à 2s par *quarter* pour le grain ; tandis qu'autrefois on payait couramment 3s et 3s 6d. Il est clair que les bateaux de la ligne franco canadienne ne pourraient leur faire concurrence ; mais ils auront pour eux l'avantage de desservir seuls les ports français et de pouvoir commander des frets plus rémunérateurs.

Le commerce intérieur est en bonne situation, il n'a pas l'activité du début du printemps, mais il suit son cours normal et il est facilité par la libre circulation des fonds à la campagne et dans les villes industrielles. Les apparences des récoltes sont bonnes et le commerce fait ses achats d'automne en conséquence.

Les prix des tissus de laine importés ont été majorés de façon à correspondre avec la hausse en fabrique et les articles de bonneterie et de tricotés fabriqués dans le pays avec les laines fines importées ont aussi été haussés d'environ 10 p. c. L'article quincaillerie est toujours coté très ferme, comme tous les produits métallurgiques, bénéficiant de la hausse constante de ces produits chez nos voisins des Etats-Unis. En ferronnerie, la même tendance se manifeste.

Le régime actuel de l'industrie métallurgique est franchement protectionniste, la protection ayant seulement été modifiée dans son assiette ; au lieu d'un droit de douane protecteur, on accorde une prime à la production canadienne. Cette prime est fixée à un chiffre déterminé jusqu'au 1er juillet

1902. A partir de cette date, en vertu d'une loi qui vient d'être adoptée au parlement fédéral, la prime sera diminuée graduellement, de manière à disparaître complètement au bout de dix ans. Cette industrie a fait certainement de grands progrès depuis qu'elle est suffisamment protégée ; toutefois, on se demande si elle sera suffisamment établie pour marcher seule, sans le secours du gouvernement, à la fin de la période indiquée. Dans tous les cas, il a semblé intéressant de signaler cette situation aux métallurgistes français.

*Grains et farines.*—Depuis notre dernière revue, la situation des récoltes en Europe s'est sensiblement modifiée et comme le pays le plus atteint par la détérioration c'est celui qui fait la plus forte concurrence aux grains d'Amérique, la Russie, les blés ici ont monté de 5 cents par minot soit de 90 centimes environ l'hectolitre.

On a coté les blés de Manitoba, No 1 dur, de 75 à 77 cents le minot, à flot à Fort William, soit de 83 à 85 cents par 60 livres franco-bord Montréal ou New-York.

Les avoines blanches du Canada, ont subi un moment de faiblesse ; les acheteurs de l'autre côté de l'Océan ne répondaient plus aux offres faites franco bord ou *caf.* ; aussi le prix a baissé ici de près de 2 cents ; aujourd'hui, quoiqu'elles soient plus fermes et tendent à la hausse, on les cote 1 cent la livre franco bord Montréal, soit environ 11 fr 50 les 100 kilos.

Les pois sont maintenant assez rares : les pois No 1 sont cotés de 85c à 87½c le minot de 60 livres les No 2, de 75 à 76 cents. Ces prix représentent de 16 fr à 16 fr 50 pour No 1 et de 14 fr 50 à 15 fr pour No 2, par 100 kilos, franco bord. Il n'y a plus de sarrasin disponible de la récolte de 1898.

Les farines ont repris un peu de fermeté, nominale du moins, à la remorque du blé ; on peut les coter en hausse de 1 franc par baril environ, mais dans l'état actuel du marché elles n'intéressent guère la France.

*Foin.*—La récolte de 1899 au Canada sera probablement excellente ; du moins elle est favorisée par la température et, sauf accident, elle égalera en quantité celle de l'année dernière. Quant à la qualité, c'est à la récolte seulement qu'on pourra en juger. Il y a par conséquent perspective de bas prix encore pour cette année, à condition toutefois que le marché des Etats-Unis reste fermé à nos exportations. De l'autre côté de la frontière, le foin est cher en ce moment, et s'il se maintenait aux prix de \$17.00 à \$18.00 la tonne que l'on fait actuellement, une diminution de \$2.00 sur le droit d'entrée aurait pour résultat une hausse au Canada, de la moitié au moins de cette réduction. Actuellement

on cote à Montréal, en gare ou au quai, le foin d'exportation de \$5.00 à \$6.00 la tonne de 2,000 livres anglaises suivant qualité ; le No 1 valant de \$7.50 à \$8.00.

*Peaux vertes*.—Le marché des peaux en poil est pauvrement approvisionné, le produit des abats journaliers est immédiatement absorbé par la tannerie et les prix ont haussé de  $\frac{1}{2}$  cent. On paie à la boucherie, la peau de bœuf No 1, 9 cents la livre, No 2, 8 cents ; taureaux 7 cents. La peau de veau se paie de 10 à 11 cents pour la première qualité et de 8 à 9c pour la seconde. Il n'y a pas de peau de mouton en laine sur le marché ; le mouton tondue et l'agneau se paient 20 cents la pièce.

*Laines canadiennes*.—Il n'y a encore que du marasme dans le marché des laines canadiennes, qui pas de débouché à l'extérieur. On trouve difficilement à placer les laines arrachées entre 16 et 17c la livre ; quant aux laines de toison, elles se vendent sur place de 15 à 16 cents. Par contre, les laines fines importées sont très fermes et suivent fidèlement les cours réalisés sur les grands marchés d'Europe.

*Bois de construction*.—Le marché des bois d'exportation est ferme ; comme les années précédentes, les bois de pin sont rares, de fait, les grandes exploitations de pin diminuent tous les ans et il n'était que temps pour le gouvernement provincial d'Ontario d'enrayer, par sa législation de l'an dernier, la dénudation complète de nos réserves forestières pour le bénéfice des propriétaires de scieries du Michigan et du Wisconsin. Il est encore question de temps à autre, dans la presse des Etats-Unis, des mesures de repréailles à prendre par le gouvernement des Etats-Unis ; mais il n'est pas probable qu'il se fasse rien de ce côté avant la clôture définitive de la conférence anglo-canado-américaine.

Nos bois d'épinette (*spruce*) sont fermes parce qu'ils ont un marché plus favorable en Europe. Ils commencent à vaincre les préjugés qui ont accueilli leur entrée sur les nouveaux marchés de la côte est et de France et si, comme le prétendent nos exportateurs, ils valent au moins autant que les bois de même essence du Nord de l'Europe, ils finiront par s'établir solidement et à prix égal sur ces marchés. Nos forêts peuvent en livrer des quantités illimitées. Quant au bois à pulpe (épinette blanche) on l'exploite surtout sur place, quoique l'on ait assez souvent tenté de l'exporter en nature. La pâte de bois, mécanique ou chimique, a un marché faif et ferme ici ; mais la production en augmente énormément et il peut se faire—il est même probable qu'elle se vendra dans quelque temps à des prix plus faciles. On paie actuellement de \$10 à

\$12.00 la tonne pour la pâte mécanique, sur place et de \$13 à \$14.00 rendue à quai.

*Animaux de boucherie*.—On paie couramment ici 5c la livré sur pied pour le bétail propre à l'exportation et l'on va jusqu'à  $5\frac{1}{2}$ cents pour les bêtes de choix. Il est vrai que les frets sont à meilleur marché, tandis que les prix obtenus en Angleterre sont plus élevés ; de sorte que, d'un côté comme de l'autre, la situation permet aux exportateurs de payer plus cher au producteur. On cote les espaces disponibles en juillet et août : pour Liverpool, de 35s à 37s 6d et pour Londres et Glasgow, de 30s à 32s 6d. A signaler à ce sujet une modification des règlements du port au sujet des "espaces" à bord des navires. Les autorités du port ont adopté les règlements américains qui se contentent d'un espace de 2 pieds et 6 pouces, tandis que les Canadiens exigeaient 2 p. 9 pouces pour chaque bête.

Les moutons pour l'exportation sont payés 4c la livre sur pied.

## REVUE FINANCIERE

Bon nombre de banques ont eu, depuis quinze jours, leur assemblée générale d'actionnaires. L'espace prise par la ligne franco-canadienne dans ce numéro nous force à en remettre les comptes-rendus au prochain mois. Disons toutefois dès à présent que les résultats de l'année, pour toutes les banques, sont très satisfaisants et que toutes ont distribué le même dividende que l'année dernière. Les capitaux sont un peu plus abondants par suite de la mise en disponibilité des dividendes payables le 1er juin qui représentent environ un million et un quart de dollars. Les taux, cependant, restent fermes pour les avances remboursables à demande ; pour l'escompte régulier, il est facile à 6 p. c. pour les bons billets. La spéculation dans les parts de mines d'or se ralentit ; le refus des banques de prêter sur garantie de ces sortes de valeurs a sérieusement diminué l'activité de la spéculation et les cours ont baissé en quelques cas de 15 à 20 cents depuis un mois.

La bourse a été affectée aussi, en ce qui concerne les valeurs plus stables, par la baisse du Pacifique Canadien, qui est une des valeurs les plus actives de la cote. En ce moment, quoique le marché soit assez bien tenu, on semble ressentir le besoin de les reporter à un niveau un peu plus bas.

Le change sur Londres est ferme, suivant en cela la direction donnée par New-York, où le taux s'est approché il y a quelques jours, tout près du point où il devient plus profitable d'exporter de l'or que d'acheter des traites. Les banques achètent les chèques sur Paris aux prix de 5 fr. 18 à 5 fr. 18 $\frac{1}{2}$  et vendent des chèques aux prix de 5 fr. 13 $\frac{1}{2}$  à 5 fr. 15. Sur New-York, le change est de  $\frac{1}{8}$  à  $\frac{1}{4}$  p. c. de prime.

## TEMPERATURE DU MOIS DE MAI 1899

Relevée par MM. Hearn et Harrison, opticiens,  
à Montréal, rue Notre-Dame, 1640 et 1642.

Avril				Avril					
Farenheit		Centigrade		Farenheit		Centigrade			
Date	Max.	Min.	Max.	Min.	Date	Max.	Min.		
1	66	58	19	14.5	17	59	43	15	6.5
2	66	40	19	4.5	18	59	45	15	7.5
3	56	36	13.5	2.5	19	57	47	14	8.5
4	58	38	14.5	3.5	20	56	46	13.5	8
5	62	42	17	6	21	60	44	16	7
6	64	40	18	4.5	22	59	45	15	7.5
7	68	56	20	13.5	23	70	48	21.5	9
8	67	45	19.5	7.5	24	78	54	26	12.5
9	60	40	16	4.5	25	77	55	25	13
10	66	42	19	6	26	79	57	26.5	14
11	70	44	21.5	7	27	61	54	16.5	12.5
12	64	46	18	8	28	69	57	21	14
13	71	47	22	8.5	29	65	47	18.5	8.5
14	59	35	15	2	30	74	56	23.5	13.5
15	56	38	13.5	3.5	31	76	54	24.5	12.5
16	60	42	16	6					

— Signifie au-dessous de zéro.

## AVIS AUX MEMBRES ADHÉRENTS

Les cotisations courent du 1er janvier au 31 décembre et sont dues pour l'année entière, si ce n'est pour les présentations faites dans le dernier trimestre de l'année. Dans ce cas le paiement de la cotisation est reporté à l'année suivante.

Les membres adhérents de cette Chambre de Commerce reçoivent gratuitement le BULLETIN MENSUEL.

Nous fournissons des renseignements gratuits sur la clientèle et des informations de toutes sortes à nos membres adhérents ; nous insérons gratuitement les demandes d'agents de tout commerçant français.

Toute maison établie en France, toute maison Française établie à l'étranger peut adhérer à notre Chambre. Il suffit d'en faire la demande et de payer la cotisation qui est de 25 francs par année.

Une fois l'adhésion accordée, on fait partie de notre Compagnie tant qu'on ne donne pas sa démission et, si cette démission parvient après la fin du mois de janvier, la cotisation de l'année commencée est due en entier.

## Petit Courrier

### DEMANDES D'AGENTS

- G. Dubois & Cie, Cognacs, à Blanzac (Charente).  
 M. O'Lanyer Louis, vins, Bordeaux, France.  
 M. Landry Saulière, peaux de mouton tannées, teintées et corroyées en couleurs diverses etc., Mazamet.  
 MM. Magnier et Cie, eaux de vie de cognac, Blanzac-sur-Cognac, France.  
 M. Henri Pillion, fabrique de chapeaux de paille, Dijon, France.  
 Debouchaud et Cie, à Nersac (Charente), fabrique de feutres en tous genres pour papeteries.  
 M. Le Saint-L., draperie, 6 rue des Lignes, Roubaix.  
 M. Elie Dougados, laines et peaux, Mazamet, (Tarn).  
 MM. Degageux frères, construction de machines à bonneterie, 2 rue Avenir, Troyes.  
 M. Paul Garnaud, spécialité de vins fins de Bordeaux et vieilles eaux-de-vie de Cognac à Gondeville St-Même sur Cognac (Charente) France.  
 M. Martin Boussuge, fils, de Narbonne, demande agent pour vendre ses vins au Canada.  
 La maison A. Magnier & Cie., de Blanzac-sur-Cognac, demande un représentant pour la vente au Canada de ses eaux-de-vie.  
 Un manufacturier de France, M. Coannet, 23 rue de la Hache à Nancy, demande un représentant pour la vente de ses produits au Canada (chapeaux de paille en tous genres).

# ROBERT MAISON DE FINANCE

180 rue ST-JACQUES  
 Edifice de la Banque d'Epargnes  
**MONTREAL**

Cette maison fait une spécialité de placements sur propriétés religieuses et institutions publiques, au Canada et dans tous les Etats-Unis : Evêchés, universités, collèges, couvents, hôpitaux. Aussi sur obligations ordinaires et amortissables, de chemins de fer, tramways électriques, municipalités scolaires, sociétés industrielles, etc.

PLACEMENTS.—Le fondateur de la maison, M. ANTOINE ROBERT, donne personnellement toute son attention aux placements pour ses clients européens.

MM. Charles Polack et Fils, à Dijon, propriétaires de grands crus de Bourgogne.

M. J. Bellanger, de Laval (Mayenne), manufacturier de tissus de coutil en tous genres.

A. Carpentier & Cie, vins et spiritueux, à Caudéran, près Bordeaux.

Mme Veuve A. Fieux, grands vins mousseux. Lons-le-Saunier (Jura).

Henri Darviot, vins de Bourgogne. Beaune (Côte d'Or).

M. Alfred Lequeux, vins de Champagne. Châlons-sur-Marne (Marne).

G. Bonhomme & Cie., à Cognac, (Charente), eaux-de-vie.

MM. P. Pignol, père et fils, 8 rue du Treuil à St Etienne (Loire), manufacturiers spécialistes de rubans velours unis et envers satin, noirs et couleurs—maison fondée en 1856—demandent dans chaque principale ville du Canada des agents à la commission, représentant déjà des maisons pour la vente d'articles qui s'adressent à la même clientèle de mode.

Lde Guinefolland, Eau-de-vie de Cognac et fines. Champagne à Angoulême (Charente).

G. Ranson & Cie, à Jarnac (Charente), vieilles eau-de-vie de Cognac.

M. P. Bourson, 5 rue St-Joseph à Paris, demande agent pour tout le Canada pour la vente des soieries et rubans de Lyon.

### OFFRES D'AGENTS OU MAISONS

M. A. Boivin, représentant de grandes maisons et fabriques européennes, se chargerait de l'agence, pour l'Amérique du Sud, d'une bonne maison canadienne.

L'adresse de M. A. Boivin est : Calle Independencia 1778 à Buenos-Ayres (République Argentine).

M. L. Leguay, 3 rue des Remparts d'Ainay, à Lyon, au courant des habitudes de la clientèle canadienne, demande à représenter sur les places de Lyon et de St-Etienne, une bonne maison du Canada pour les achats de soieries et rubans.

M. Jules Pony, 1632 rue Ste-Catherine, à Montréal, demande la représentation de librairies françaises et belges pour le Canada.

M. A. Weissenthanner, 168 rue St-Maur à Paris (succursale à New-York) demande l'agence de maisons canadiennes.

M. H. Sonolet, 2 Cité Paradis à Paris, France, désire entrer en relations avec des négociants, propriétaires ou exportateurs de rondins de sapin blanc (white spruce).

Un négociant français, M. Edmond Girard, secrétaire du Syndicat agricole de Sannois (Seine et Oise) établie à Roscoff (Finistère) avec succursales au Havre et à Sannois (Seine et Oise) demande la représentation d'une maison sérieuse du Canada pour la vente aux Syndicats agricoles des avoines et des sarrasins. Références de premier ordre.

MM. Pector et Ducout, jne, 3 rue Rossini, Paris, France, sollicitent la consignation ou la représentation, pour la vente en France, de produits canadiens manufacturés ou non.

# LA PRESSE,

cette avant-courrière du progrès en toutes choses, dans le domaine des idées, dans celui des arts, des rapports internationaux, du commerce et de l'industrie, a pour point d'honneur de toujours donner l'exemple dans le domaine du journalisme canadien.

L'année 1898 marquera dans l'histoire de LA PRESSE. En effet : sa circulation a atteint le point le plus élevé depuis sa fondation, plus de 65,500 copies imprimées et vendues, lues chaque jour par au delà de cent cinquante mille personnes.

C'est grâce à son système d'information parfait sous tous les rapports que LA PRESSE est parvenue à atteindre cette énorme circulation, plus forte que celle de n'importe quel autre journal français ou anglais du Canada.

La publicité dans LA PRESSE est reconnue partout comme la meilleure, parce qu'elle s'adresse à la classe qui achète. Le passé est un sûr garant pour l'avenir. Les annonceurs de LA PRESSE continuent à annoncer dans LA PRESSE, parce qu'ils en retirent des bénéfices sans cesse grandissants.

## LA PRESSE, MONTREAL.

N. LACROIX,  
10 rue de Rome,  
Paris.

A. de WYNTER,  
23 Haymarket,  
Londres, Angl.