

identique au sien? c'est pour lui comme pour ses commis, une question de vie ou de mort, commerciale ment parlant.

Il nous semble, plus nous examinons la question, plus nous l'approfondissons, que chacun doit être laissé libre de fermer son magasin à l'heure qui lui convient le mieux. Quel est, en effet, le marchand qui tient son magasin ouvert pour le seul plaisir de garder ses commis plus longtemps auprès de lui, de dépenser inutilement de la lumière et de veiller quand il pourrait se reposer ou se divertir au milieu des siens.

S'il laisse son magasin ouvert après huit heures, ce sont les nécessités de son commerce qui l'exigent, s'il le ferme avant ses voisins, c'est que sa journée est faite.

L'intervention du conseil municipal est donc abusive et tyrannique : elle l'est d'autant plus que tous les marchands ne sont pas traités sur le même pied et que bon nombre d'entre eux se trouvent lésés parce qu'on peut trouver ailleurs, dans des magasins restés ouverts en vertu du même règlement, les mêmes marchandises qu'ils ne peuvent vendre après huit heures du soir.

Nous croyons que la question portée en Cour fera ressortir mieux encore les arguments que nous venons d'esquisser et que le règlement de la fermeture à bonne heure ne tiendra pas devant la décision des juges.

Tout autre eût été notre opinion si les commis s'étaient bornés à demander un maximum de temps de travail, là est la vraie question ; mais demander de quitter le travail à une heure où leurs patrons font, pour un certain nombre, les ventes qui leur permettent de subsister est sortir de la question de limitation des heures de travail.

NOTRE COMMERCE EXTERIEUR

D'après les relevés faits au ministère à Ottawa et qui seront prochainement publiés dans le *livre bleu* du commerce et de la navigation, le commerce extérieur du Canada a été, pour l'année 1895-96 de \$239,924,852 contre \$224,420,485 en 1894-95 soit une augmentation de \$14,604,367.

Les importations ont monté à \$18,011,000, contre \$110,781,000 en 1895, et les exportations à \$121,913,852 contre \$113,638,803 l'année précédente. Sur les importations, 67,239,759 ont payé des droits de douane au montant de \$20,197,345.

Les exportations se divisent comme suit :

	1895-96	1894-95
Grande-Bretagne	\$66,689,253	\$61,856,900
Etats-Unis	31,750,201	41,297,676
Indes Occidentales	2,810,600	3,725,000
Terre-Neuve	1,782,000	2,325,000
Australie	517,000	417,000
Allémanie	757,000	626,000
France	581,000	345,000
Chine et Japon	659,000	378,000

Et les importations.

	1896	1895
Grande-Bretagne	\$32,979,742	\$31,131,730
Etats-Unis	58,574,024	54,634,520
Allemagne	5,931,459	4,797,159
France	2,810,902	2,585,000
Chine et Japon	2,670,661	2,528,410
Indes Occidentales	1,895,741	1,956,000
Terre-Neuve	551,411	739,850
Australie	213,536	non donné

Nos exportations ont augmenté partout sauf avec les Etats-Unis, les Indes Occidentales et Terre-Neuve. Aux importations, les Indes Occidentales et Terre-Neuve seules sont en diminution.

LES NOUVEAUX CANAUX MARITIMES

LE CANAL DE MANCHESTER ET LE CANAL DE CORINTHE

(Suite)

Quand on jette les yeux sur une carte, on voit que le canal de Corinthe a surtout une utilité locale, il est très avantageux pour le cabotage des côtes helléniques ; il le serait aussi pour la navigation de la mer Adriatique à la mer Egée ; il offre moins d'utilité, quoiqu'il puisse encore en présenter quelque une pour les navires allant du sud de la Méditerranée soit à Athènes, soit à Smyrne, Salonique ou Constantinople. S'il était parfaitement installé, il pourrait prétendre à un transit d'une certaine activité, tout en n'ayant pas une grande ampleur. La somme nécessaire pour rémunérer le capital obligations est d'environ 1,300,000 fr. ; avec les frais d'entretien et d'exploitation, il faudrait 1,500,000 à 1,600,000 francs de recettes, soit 3 millions de tonnes à une taxe moyenne de 50 centimes la tonne environ. Evidemment, on ne pouvait espérer arriver rapidement à un pareil résultat ; mais, comme les obligations seraient déjà passablement rémunérées si, au lieu de 30 francs par titre, qui est l'intérêt promis, elles en touchaient 15 à 18, une recette de 1 million de francs environ, correspondant à un passage de 2 millions de tonnes de vrait déjà être considérée comme un succès sérieux.

On se trouve malheureusement fort loin de ces résultats. Le Canal de Corinthe est un peu plus jeune que celui de Manchester ; il va accomplir dans le courant même de ce mois sa troisième année d'existence, ayant été ouvert à la navigation le 25 octobre 1893. Or, dans les deux premières années de son fonctionnement, du 25 octobre 1893 au 31 décembre 1895 la navigation ayant été interrompue quelques semaines dans cet intervalle par un éboulement, il est passé par le canal 4,589 navires jaugeant 596,138 tonnes. Il est clair que ce dernier chiffre est misérable.

Il y a cependant un progrès : les recettes du transit du mois d'octobre 1894 n'avaient fourni que 206,993 drachmes, et, en y comprenant des recettes diverses provenant de sources accessoires, l'année 1895 offre 72,000 drachmes de recettes en chiffres ronds de plus que les quatorze mois antérieurs. Ce progrès a continué dans l'exercice courant et le premier semestre de 1896, d'après les communications du conseil d'administration, donnerait comme résultat un excédent de 30,000 drachmes environ, soit de 16,000 à 17,000 francs des recettes sur les dépenses. Le second semestre paraît devoir être supérieur au premier, la recette décadant se maintenant entre 4,000 et 5,000 francs, si l'on convertit les drachmes en or, et devant dépasser légèrement les dépenses courantes.

Quoi qu'il en soit, c'est là une situation bien précaire : un transit de 320,000 à 350,000 tonnes par an, une recette qui paraît devoir être de 160,000 à 170,000 francs, excédant, il est vrai, de 30,000 à 35,000 francs les dépenses d'exploitation et de pur entretien. D'autre part, il ne faut pas oublier qu'il a dû être employé récemment près de 800,000 drachmes ou environ 100,000 francs pour réparer le mal causé par les éboulements et prévenir de nouveaux et que la Compagnie a eu les plus grandes difficultés pour se procurer cette somme ; qu'elle a dû à cet effet engager son matériel. Or, pour rendre le canal vraiment sûr et attractif au point de vue du trafic, il faudrait pouvoir faire de nouvelles dépenses en consolidation de talus, éclairages, phares, allongements de digues, et il n'est pas téméraire de penser qu'une somme de 1 million de francs en chiffres ronds serait exigée par ces parachèvements indispensables. On aurait à peu près les moyens de servir l'intérêt de cette somme, puis qu'en 1896, les recettes paraissent