

seules. Mais ce chiffre ne couvre pas les responsabilités entières des directeurs qui sont personnellement responsables de leur gestion, c'est-à-dire des dettes de la banque.

**Restons Canadiens!** La semaine dernière nous avions une petite note à propos de la langue française dont nous n'encourageons pas assez la propagation; aujourd'hui, nous croyons devoir revenir par une autre histoire sur le même sujet et l'élargir encore, moins par des paroles que par des faits:

Tout le monde sait que la Compagnie du chemin de fer du Parc et de l'île a été conçue, formée, outillée, équipée par des Canadiens-français. Ses premiers actionnaires étaient des Canadiens-français, son président, ses directeurs, son personnel étaient des Canadiens français. Cependant que voyons-nous aujourd'hui, après deux ou trois ans d'existence de la Compagnie? les actions passées aux mains des Anglais, la direction aux mains des Anglais, la gérance aux mains d'un Anglais qu'on a fait venir exprès de Toronto, et tout le service aux mains des Anglais.

Il y a peut-être dans toute la compagnie et son personnel, deux personnes parlant le français, son président et un employé.

Il est évident que le nouveau gérant s'est efforcé de se débarrasser de tous ceux qui n'étaient pas Anglais et il a eu beau jeu, dans ces derniers temps, alors que la saison d'hiver diminuait le trafic, de remercier ceux de nos compatriotes qui avaient échappé aux premiers massacres.

Il ne suffit pas de construire une maison, il faut l'habiter et l'entretenir, au lieu de l'abandonner.

C'était un mérite pour nous autres canadiens que des nôtres aient eu l'idée de faire ce chemin de fer du parc et de l'île, mais c'est un démerite de l'avoir abandonné alors que le plus gros était fait, il fallait de la persistance, de la persévérance. Nous savons bien que la suspension des paiements de la banque du Peuple a été un rude coup pour la compagnie, mais il nous semble qu'elle aurait pu s'en tirer sans sortir de l'élément canadien-français.

Maintenant qu'arrive-t-il c'est que nous sommes dépossédés, relégués à l'arrière plan, annihilés. Et dire que ce n'est pas seulement un fait isolé, mais qu'il en est toujours ainsi.

A ce compte-là, nos progrès matériels se feront longtemps attendre.

Soyons donc pratiques une bonne fois et quand nous travaillons pour nous, faisons en sorte de ne pas laisser tout le bénéfice de notre travail aux autres qui nous dédaignent et nous méprisent ensuite.

Rappelons-nous toujours que l'Anglais ne respecte que ceux qui sont forts.

### NOTRE COMMERCE AVEC L'ANGLETERRE

L'année 1896 comptera comme une des plus remarquables au point de vue de nos exportations sur les marchés de la Grande-Bretagne.

Les rapports du *Board of Trade* de Londres montrent que, tandis que les importations de tous pays ont augmenté de 6 p. c. comparativement à 1895, les importations de provenance canadienne étaient en gain de 18 p. c.

Les principales augmentations sont les suivantes: Blé, £536,000; lard, £195,000; jambons, £179,000; beurre, £186,000; fromage, £254,000; œufs, £22,000; poissons, £39,000; farines autres que celles de blé, £34,000; bois équarri, £191,000; bois scié, £783,000.

Par contre, voici les diminutions: bœufs, £13,000; moutons, £262,000; farines de blé, £187,000.

Les exportations anglaises sur le Canada ont diminué de moins de 1 p. c., tandis que les exportations anglaises pour tous pays ont augmenté de six pour cent.

### MOUVEMENT DU PORT DE MONTREAL EN 1896

Mardi dernier, à la séance ordinaire du comité de la Commission du Havre, le maître du Havre a présenté son rapport pour l'année 1896 qui devra être joint au rapport annuel de la Commission, préparé pour le ministère de la Marine et des Pêcheries.

C'est avec satisfaction que nous donnons ci-dessous la traduction de ce rapport qui constate un réel progrès sur l'année 1895.

Bien que les détails donnés ne s'appliquent qu'aux principaux articles de notre commerce extérieur on peut se rendre aisément compte du mouvement qui s'est opéré pendant la courte saison de navigation, dans le port de Montréal. Ce mouvement justifie les travaux que nous ne cessons de réclamer pour permettre aux navires monstrueux qu'on construit maintenant de venir mouiller le long de nos quais. On verra par le nombre des navires qui

viennent des lacs et leur tonnage que cette question du creusement du chenal à une profondeur plus grande est d'un intérêt capital non seulement pour notre ville et notre région mais pour toutes les populations à l'ouest de Montréal qui ont besoin d'écouler leurs produits au dehors.

### RAPPORT DU MAITRE DU HAVRE.

J'ai l'honneur de soumettre au Comité des Commissaires du Havre mon rapport annuel pour l'année 1896, comprenant des états comparatifs avec le nombre le tonnage, la classification, la nationalité, le nombre maximum des navires dans le port à une époque donnée, le nombre et le tonnage des navires de mer consignés aux différents agents, ainsi que des états indiquant le nombre et le tonnage des navires de la navigation intérieure et leur nombre maximum dans le port à un moment donné, depuis dix ans.

Pendant la saison dernière, 709 navires de mer sont entrés dans le port pour un tonnage total de 1,216,468 tonnes. Sur ce nombre 668 étaient des navires en fer représentant un tonnage de 1,200,467 tonnes et 141 étaient des navires en bois avec un tonnage total de 16,001 tonnes. Les navires de la navigation intérieure, au nombre de 4,832 avaient ensemble un tonnage de 1,004,117 tonnes et donnaient un accroissement de 334 navires et de 60,400 tonnes. Le nombre de navires de toutes catégories a été de 5,541 pour un tonnage de 2,220,585 tonnes, soit une augmentation de 207,482 tonnes.

Voici quelques-uns des principaux chiffres à l'exportation et à l'importation.

### EXPORTATIONS.

*Bois*—Il a été exporté pendant la dernière saison, tant au Royaume-Uni qu'aux différents ports du continent 219,032,178 pieds, mesure de planche, soit une augmentation de 50,360,150 pieds, et à la République Argentine 7,790,166 pieds, soit une diminution de 683,834 pieds comparativement à l'année précédente.

*Grains*—Il a été dirigé sur l'Europe 7,027,058 minots de blé, 6,778,896 minots de maïs, 1,865,533 minots de pois, 2,631,785 minots d'avoine, 247,148 minots d'orge, 351,627 minots de seigle, formant ensemble 18,902,417 minots de grains divers, soit une augmentation de 11,875,842 minots comparativement à l'année 1895.

*Farine* Les exportations ont été de 772,126 barils, en diminution de