

hommes d'affaires dont la présence dans le conseil de la banque ne peut tarder d'avoir l'influence la plus saine et la plus avantageuse sur le crédit de la maison.

Dans les circonstances, l'événement est accueilli avec grande satisfaction et plein d'heureux augures.

A ceux qui pourraient rester sous l'impression que ce langage, tout juste et sincère qu'il soit, implique censure à l'adresse des directeurs démissionnaires, nous dirons qu'ils commettraient grande erreur.

Il est bon, utile, nécessaire parfois, d'infuser un sang nouveau dans une institution publique, et de regalauser de la sorte l'énergie vitale, l'activité de celle-ci.

Voilà ce que l'on vient de faire, et nous ne faisons que féliciter la banque d'être tombée à aussi bonne enseigne.

MORT DE M. JAMES STEVENSON

Rendons hommage à la mémoire d'un homme distingué, M. James Stevenson, gérant général de la Banque de Québec, qui est mort lundi en cette ville, à l'âge vénérable de 81 ans.

M. Stevenson était né en Ecosse en 1813, et venu au Canada avec son père en 1836. Trois ans plus tard, il acceptait une position à la Banque de Montréal, et en 1865 passait à la gérance de la Banque de Québec, qu'il a servie avec talent jusqu'à sa mort, contribuant pour une large part aux succès ininterrompus de cette institution.

C'était non seulement un financier habile, mais encore un homme très instruit, ayant reçu dans sa jeunesse une éducation toute européenne, sous les meilleurs professeurs; il connaissait parfaitement le français et l'allemand, outre sa propre langue. Fin lettré, il était de plus artiste, et peignait également bien le portrait à l'huile ou l'aquarelle.

En matières de finances, il faisait autorité. Nos lecteurs doivent se rappeler de son dernier rapport annuel de gérant général de la Banque de Québec, dont nous avons l'été dernier reproduit une page magistrale sur le bimétallisme.

Ses funérailles ont eu lieu mercredi après-midi, au milieu d'un grand concours de citoyens.

LA FRANCE ET LE CANADA

Nous trouvons dans le *Marché Français* de Paris des détails intéressants sur la discussion du traité franco-canadien à la Chambre française.

Le traité sera-t-il tout à l'avantage de la France? La pomme de Normandie est-elle sacrifiée à la vigne? Le bois du Ca-

nada va-t-il trouver un nouveau débouché? Ce sont autant de questions qui ont été traitées à fond, comme on le verra.

Nous laissons la parole à notre grand confrère parisien:

Comme nous l'avions fait prévoir, le projet de loi portant approbation de l'arrangement signé à Paris, le 6 février 1893, pour régler, en matière de tarif douanier, les relations commerciales entre la France et le Canada, a été voté hier par la Chambre.

Le projet a été combattu par M. Lechevallier, député de Seine-Inférieure, qui dit que les produits du nord et de l'ouest de la France payeront la rançon et les avantages accordés aux produits du Midi.

Le Canada produit du bois à des conditions extraordinaires de bon marché, M. Lechevallier craint que nos produits forestiers, qui déjà trouvent un placement difficile, soient par cette concurrence le marché à la discrétion des importateurs étrangers. Il se lève également contre les concessions accordées aux pommes à cidre, concessions qu'il ne croit pas justifiées et qui livreraient notre marché aux fluctuations des marchés étrangers ou qui atteindrait tout au moins cette production d'une façon sensible.

Le rapporteur, M. Georges Berger, lui répond que l'agriculture du nord et de l'ouest a bien tort de s'alarmer: l'hectolitre de pommes pesant environ 80 kilos vaut actuellement au Canada aussi bien qu'en France 3 fr. 50, prix moyen; soit 4 fr. par 100 kilos et par conséquent 40 fr. pour la tonne. Ajoutons à ce prix marchand de la tonne un droit d'entrée en France de 10 fr., c'est-à-dire de 4 fr. par 100 kilos au tarif minimum, et nous aurons le prix de revient de la pomme canadienne, en ajoutant toutefois les frais de transport.

Or, dans l'état actuel, le transport en droiture, lorsqu'on peut l'obtenir, entre la terre canadienne et les ports français, comporte un fret de 25 à 30 schollings, et 10 p. c. en sus, par tonne, c'est-à-dire 35 à 40 fr. par 1,000 kilos. Le prix de la pomme du Canada se trouve donc triplé en arrivant en France.

L'orateur fait la Chambre juge de la question de savoir si les exportateurs canadiens peuvent avoir la prétention de placer sur le marché français des pommes à raison de 11 ou 12 fr. l'hectolitre, alors que les pommes françaises ne valent que 3 fr. 50.

La même impossibilité existe pour les bois d'origine canadienne. La Chambre sait très bien que, depuis la promulgation de la loi douanière de 1892, les exportations des bois du Nord, ceux qui venaient surtout en France, ont diminué d'environ 60 p. c.

Il serait étonnant que les bois du Canada pussent venir partager le sort de ceux que nous importons encore de Suède et de Norvège, et accentuer la concurrence faite aux bois français. Le coût du fret s'y oppose d'ailleurs, en dehors des droits qui varient de 10 à 17 50 par tonne pour les bois communs et les bois ouvrés. Le Canada ne peut nous envoyer que des bois spéciaux ou précieux pour l'ébénisterie.

M. Berger fait en outre observer que l'arrangement commercial qui est soumis

au vote de la Chambre est tout en faveur de la France. Le Canada nous concède la situation complète de la nation la plus favorisée et, en plus, un abaissement notable des droits dont il frappait quelques articles français, notamment les vins.

"Il n'y a rien d'étonnant à ce que les vins français n'aient pu être consommés abondamment au Canada jusqu'à ce jour.

Ces vins étaient soumis à un droit spécifique augmenté d'un droit *ad valorem* de 30 p. c. de façon que nos vins payaient en somme environ 45 p. c. de leur valeur. Le droit spécifique seul est maintenu par l'arrangement. Il entrerait néanmoins dans les ports canadiens pour près de 800 000 fr. de vins mousseux et pour 500,000 fr. de vins non mousseux en fûts.

Si mes souvenirs et mes calculs sont exacts, comme je le crois, les vins français non mousseux en fûts ne payeront plus dorénavant pour entrer au Canada que 28 fr. 60 par barrique, alors que, malgré l'abaissement récent des droits fixés par le bill MacKinley, ces mêmes vins payent encore 41 fr. à la douane des Etats-Unis. Les vins mousseux, de leur côté, n'acquitteront plus, pour entrer au Canada, que 17 fr. par douzaine de bouteilles, alors qu'ils payent 41 fr. 40 aux Etats-Unis.

Je crois pouvoir certifier que l'arrangement franco-canadien sera la préface de concessions réciproques beaucoup plus considérables pour les deux nations. Je suis persuadé, d'autre part, que, pour l'instant, le gouvernement d'Ottawa se préoccupe surtout de l'exportation facile et possible de ses produits, en concurrence avec ceux des Etats-Unis, dans notre petite possession de l'Atlantique, notre colonie de Saint Pierre et Miquelon, qui a toujours eu le Canada pour son principal pourvoyeur."

Répandant ensuite à la crainte manifestée par M. Lechevallier, que l'ouverture d'une ligne de transports à vapeur entre un port français et la terre canadienne vint un jour réviser des conditions exceptionnelles de bon marché pour le transport en France des denrées canadiennes susceptibles de faire échec aux similaires produits par le sol français, le rapporteur fournit les explications suivantes:

"Une compagnie française viendra, certainement, s'offrir pour déjouer les aspirations de sociétés étrangères et accepter l'exploitation d'une ligne de paquebots à vapeur en droiture de la terre française à la terre canadienne. Voici les raisons et les calculs sur lesquels se fonde mon opinion et mon espoir à cet égard.

Pour l'établissement régulier d'une pareille ligne, il faut trois paquebots dont un de réserve. Chacun de ces paquebots doit être de 4,500 tonneaux avec une force motrice de 4,500 à 5,000 chevaux de force. Ces bateaux pour aller en sept jours du Havre à Halifax ou, dans la belle saison, jusqu'à Québec et Montréal, avec escale à Southampton pour y prendre des marchandises en concurrence avec les cinq lignes anglo-canadiennes qui existent et le Red-Star belge qui a Anvers pour port d'attache, ces bateaux n'ont besoin pour effectuer leur navigation on sept jours que de marcher à raison de 17 nœuds au essai et de 15 à 16 nœuds en marche régulière. Il suffira qu'ils effectuent un service bi-mensuel, soit 26