

précautions pour qu'il n'embarrasse point la navigation du St Laurent.

La question de l'aillite a fortement occupé le bureau, parce que le sujet devait nécessairement revenir devant les chambres, ainsi que celle de la loi d'inspection. Ces deux sujets ont été mis à l'ordre du jour pour la prochaine convention de la Chambre de Commerce de la Puissance qui se réunira à Ottawa le 24 février prochain. Les délégués de cette organisation MM. Darling, Drummond, White et Hugh McLellan les amèneront sur le tapis avec beaucoup d'autres.

Le commerce du port a été très satisfaisant durant la dernière saison. Cependant, comme on a fait des objections à quelques-uns des réglemens, le gardien du port a été chargé de se rendre en Europe et d'y étudier les diverses méthodes de charger et de décharger les navires, et d'adopter tels nouveaux réglemens qu'il trouvera avantageux.

A la demande des directeurs du chemin de fer de Montréal, Chambly, Fréligshburgh, le conseil a cru qu'il était justifiable de demander d'accorder de l'aide à cette entreprise.

En réponse à une question du consul Italien, le conseil s'est assuré auprès du ministre de la marine et des pêcheries que les navires Italiens pouvaient faire le commerce de cabotage dans tous les ports du Canada.

Le président aborda ensuite la question de l'élargissement des canaux et particulièrement du canal Welland dont les progrès étaient satisfaisants. Les travaux commencés permettront de recevoir des navires de 270 pieds tirant 12 pieds d'eau. Quand les canaux seront tous élargis, le port de Montréal offrira des facilités incomparables au commerce de l'ouest. Déjà ses progrès rivalisent avec ceux de New York et l'augmentation de son trafic est dans une proportion égale. Nous exportons environ 13,000,000 de minots de grain contre New-York 42,000,000. Ce qui nous fait défaut, sont les navires en nombre suffisant et c'est la lacune qu'il s'agit de faire disparaître. Le système de pilotage a aussi attiré la sérieuse attention du bureau.

Le commerce local prend de grands développemens, et comme toutes les nations y seront bientôt admises, il y a lieu d'espérer qu'il sera bientôt beaucoup plus considérable.

Par tous ces moyens on parvient à accommoder le trafic de ce port durant la saison de navigation. Mais une fois le St. Laurent couvert de glace l'embarras devient insurmontable en conséquence du

défaut de moyens suffisants de transport par chemins de fer. La grande question est de trouver un débouché capable d'écouler les produits que nous expédions. Sans vouloir discuter si la faute en est au Grand-Tronc ou à la Cie. Allan, il ne peut oublier les services que le Grand-Tronc a rendus au Canada en général et à Montréal en particulier, en faisant cesser son isolement durant les mois d'hiver.

En fait, ce chemin s'étend de Chicago à Portland, et Montréal n'est qu'une station intermédiaire sur cette route. Le grand objet est de faire cesser cet état de choses et de faire de Montréal un centre de distribution.

La construction du chemin de colonisation et du chemin de Chambly fourniront les moyens d'arriver à ce résultat et de donner la main à Boston qui nous offre des avantages supérieurs à ceux de Portland comme débouché.

Il faut espérer que le chemin de fer Vermont Central sera poussé jusqu'en ville ainsi que celui de Chambly.

Il importerait de faire connaître au commerce anglais les facilités que nous offrons et il en profiterait sans aucun doute.

Pour donner plus de poids aux représentations du commerce, il devrait exister une association des importateurs et une association des manufacturiers. Les unes et les autres devraient se concentrer dans la Chambre de Commerce, qui pourrait représenter avec force leurs intérêts respectifs devant le gouvernement et le Parlement du pays.

M. Winn se fit l'interprète de tous en remerciant le président de son habile discours. Il voudrait avoir quelques informations sur le résultat de la députation qui s'est rendue auprès du ministre des Travaux Publics relativement à l'élargissement des canaux.

Le président répondit que lors de l'entrevue en question, M. Langevin dit que la question recevrait sa plus sérieuse considération; mais qu'il ne voyait pas trop ce qui pourrait être fait pour le canal Welland, dont les contrats étaient signés. Quant à l'amélioration du chenal du fleuve, les contrats ont été donnés et l'on s'attend que les travaux commenceront le 1 juillet prochain.

M. Winn ayant fait observer que certains canaux du St. Laurent sont beaucoup moins profonds que les autres, la résolution suivante fut adoptée:

« Que le Conseil attire l'attention du gouvernement sur l'importance d'agrandir immédiatement ces parties des canaux du

St. Laurent qui, à raison d'erreurs dans les travaux précédents, ont moins de profondeur que le reste des canaux. »

En réponse à M. Joseph, M. le président déclara que la chaîne de remorquage avait rendu de grands services et que l'année prochaine on se proposait de charger un droit peu élevé pour son usage.

Relativement à la suggestion de former des associations d'importateurs et de manufacturiers qui seraient des branches de la chambre de Commerce, il croit qu'il vaudrait mieux induire tout le monde à former partie de cette organisation plutôt que de la fractionner. Un comité a été constitué pour induire les marchands et les industriels à en faire partie.

MM. Shorey et Jaques partagent cette opinion, qui est combattue par MM. Joseph, White et Boivin.

Celui-ci dit qu'il faisait partie depuis assez longtemps de la Chambre et qu'on ne s'y occupait pas du tout des intérêts des manufacturiers. Il serait en faveur d'organisations de commerce qui feraient partie de la Chambre. Cela donnerait satisfaction aux fabricants et donnerait plus de vigueur à la chambre.

Finalement, il fut décidé que le Conseil de la Chambre prendrait la question en sa considération immédiate.

Assurance des Cultivateurs et des Bâtisses isolées du Canada contre le Feu.

La seconde assemblée annuelle de tous les actionnaires de cette compagnie eut lieu à Toronto, le 11 décembre dernier. Le rapport suivant fut soumis à l'assemblée.

Etat des affaires depuis le 1er novembre 1872, au 1er novembre 1873:

REVENUS.	
Primes reçues.....	\$58,129.01
Intérêt sur les dépôts et autres placements.....	10,007.32
Total.....	\$68,136.33
DEPENSES.	
Pertes subies, payées ou en voie de règlement.....	\$20,163.42
Dépenses générales d'administration...	19,619.39
	39,785.81
Laissant au compte des profits....	\$28,350.52
Si on y joint le surplus de l'année précédente.....	38 095.25
On a un surplus de.....	\$66,445.77
AVOIR	
Débitures municipales déposées au gouvernement d'Ottawa....	\$100,904.00
Intérêt accru.....	1,736.71
Dépenses préliminaires.....	3,714.51
Mobilier de bureau, etc.....	1,555.30
Argent en banque et dans les mains des agents.....	23,850.58
Total de l'avoir.....	\$131,761.10