

pas contre l'augmentation du nombre des inspecteurs de produits et denrées alimentaires qui, depuis longtemps, est notablement insuffisant.

Mais nous nous demandons s'il est juste de frapper d'une taxe les propriétaires d'abattoirs privés situés en dehors des anciennes limites de la ville et notamment les cinq ou six abattoirs privés des villes de St-Henri et de Ste-Cunégonde récemment annexées à Montréal.

Cette taxe n'est-elle pas établie au mépris de contrats passés entre les propriétaires des abattoirs et les municipalités annexées? On prétend que oui. Il serait surprenant que le Conseil Municipal de Montréal ne respecte pas davantage les engagements pris par ces municipalités, car la Ville en prenant possession de St-Henri et de Ste-Cunégonde a par le fait même assumé les obligations qu'avaient contractées ces deux municipalités. Il ne saurait y avoir deux sortes de morale. La seule, la vraie morale, dans l'espèce, est que la Ville de Montréal ayant pris les lieux et place des municipalités de St-Henri et de Ste-Cunégonde, la Ville de Montréal doit tenir les engagements de ces deux municipalités.

Et encore, pourquoi cette taxe sur des abattoirs privés, alors qu'il est au su de tous que les abattoirs publics actuellement existants sont absolument insuffisants et n'ont pas l'outillage nécessaire ni les accommodations voulues pour répondre aux nécessités de l'abatage de la ville agrandie?

Les abattoirs privés sont bien tenus, dans un état parfait de propreté, comme d'ailleurs le Bureau d'Hygiène l'a lui-même reconnu.

Nous en parlons en connaissance de cause, car nous-même avons visité quelques-uns de ces abattoirs et nous avons pu nous convaincre que, sous aucun rapport, ils ne laissent à désirer. Deux fois par jour des voitures viennent enlever tous les déchets et matières de facile décomposition qui seuls pourraient faire courir quelque danger à la santé publique!

Nous comprendrions mieux qu'on fasse disparaître les abattoirs privés s'ils étaient un danger pour la santé publique, mais le Bureau d'Hygiène a lui-même constaté leur bonne tenue et la Ville n'a rien à offrir pour remplacer ces abattoirs qui rendent de réels services.

Si ces abattoirs privés n'existaient pas, il nous faudrait recevoir des masses de viandes abattues au dehors et tout le monde sait ce que cela veut dire par les chaleurs que nous traversons en ce moment. Le souci de la santé publique exige donc aussi qu'on maintienne, au moins dans les circonstances actuelles, ces abattoirs privés plutôt que de les frapper de taxes aussi injustifiables qu'onéreuses.

LA ROUTE DU ST-LAURENT ET LE PORT DE MONTREAL

Déclarations du Ministre de la Marine

Au banquet qui lui a été offert lundi dernier à Montréal, l'Hon. M. Brodeur, Ministre de la Marine et des Pêcheries, a fait des déclarations relativement à la navigabilité du St-Laurent et au port de Montréal, que nous sommes heureux d'enregistrer:

Le grand effort du gouvernement actuel depuis ses débuts, a déclaré le Ministre, a été de trouver la meilleure solution au gros problème de la transportation. Il a nommé une commission d'enquête pour étudier à fond la question et aviser aux moyens de la régler au meilleur des intérêts en cause. En attendant son rapport, le gouvernement a donné au ministre de la Marine pleins pouvoirs pour exécuter les travaux que nécessitent le développement de notre commerce maritime et l'augmentation du tonnage des navires.

Je n'ai pas à entrer ici dans de fastidieux détails, mais je puis dire que le département dont j'ai la direction continuera ses efforts pour outiller nos ports le plus complètement possible. Notre désir est de rendre la voie du Saint-Laurent, qui est l'objet de critiques souvent injustes et imméritées, aussi sûre pour la navigation de nuit que pour celle du jour.

Nous voulons que les navires du plus fort tonnage puissent naviguer sans accidents dans le Saint-Laurent. C'est pourquoi le creusement du chenal sera poursuivi avec toute la célérité et toute la vigilance que nous pouvons y apporter.

Je me plais à ajouter que les travaux propres à assurer les facilités d'approche, de chargement et de déchargement dans le port de Montréal, et tout ce qui peut améliorer le service de transport et de fret, tout ce qui, en un mot, tendra à mettre Montréal sur un pied d'égalité avec les ports les mieux outillés des Etats-Unis, seront l'objet de ma sollicitude et de mon attention les plus pressées.

Me permettez-vous, messieurs, de déclarer à ce sujet qu'il ne saurait y avoir place ici pour aucune jalousie, aucune rivalité, aucune querelle de clocher. L'amélioration du port de Montréal, l'outillage de la route du Saint-Laurent sont d'un intérêt général pour tout le Canada. Montréal est la capitale industrielle et commerciale du Canada, et le développement rapide qui en fait une des principales villes du continent, nous impose des sacrifices qui, nous en sommes sûrs, seront récompensés. Il y a un siècle à peine, petite ville sans importance dans une région essentiellement agricole, la pla-

ce où Maisonneuve planta le premier sa tente est aujourd'hui la cité la plus importante du Dominion. L'industrie s'est développée peu à peu et en cinquante ans des fabriques se sont élevées au point d'en faire un des grands centres manufacturiers du continent américain. De tels progrès n'ont pas été faits sans efforts.

Montréal, ai-je besoin de le dire, est le grand entrepôt du commerce canadien entre l'est et l'ouest. C'est le grand port d'arrivée du commerce maritime et le port terminus du commerce des grands lacs. C'est le centre par excellence des communications intérieures et extérieures, le foyer principal des importations et des exportations canadiennes. Tout le trafic de l'est et de l'ouest, tout le trafic des grands lacs passe par Montréal. Et quelle en est la conséquence? La conséquence en est, messieurs, que tout ce qu'on fait et tout ce qu'on entreprend en faveur du port de Montréal, toutes les améliorations que l'on apporte et toutes les facilités que l'on procure à la navigation entre l'océan et Montréal, c'est, en somme, à l'avantage du commerce de tout le pays et pour le pays lui-même que l'on agit et que l'on travaille. Aussi quand le trafic augmente dans le port de Montréal, c'est un signe certain que le trafic augmente également dans les autres parties du Canada. De même encore lorsque le port de Montréal chôme et souffre, le commerce du pays chôme et souffre aussi.

Vous n'ignorez pas d'ailleurs que le tiers des recettes douanières totales du Dominion est perçu au port de Montréal.

Si donc vous constatez que ces recettes s'accroissent ou diminuent, vous pouvez être certains que le commerce du Dominion s'accroît ou diminue d'autant.

Que de changements depuis soixante ans!

Nous voyons par les journaux de la Chambre qu'en 1841 une pétition a été présentée par le Bureau de Commerce de Montréal demandant de creuser le lac Saint-Pierre. Un comité spécial de la Chambre avait été formé dans le but d'étudier cette question et nous constatons que 97 navires d'outre-mer étaient entrés dans le port de Montréal l'année précédente, leur tonnage collectif était de 28,000 tonneaux. Les navires dans ce temps-là, étaient obligés de supporter des frais considérables de touage ou de remorquage en montant et en descendant, et aussi des frais d'allègement. Pour 42 navires, ces frais s'élevaient élevés à 6,000 louis. La capacité moyenne des vaisseaux d'outre-mer de cette époque-là était de 250 tonneaux.

Il me semble, en effet, messieurs,