

possible la politique de l'administration du port. Les citoyens de Montréal et du Canada méritent des remerciements pour leur appui et leur encouragement incessants. Il en est dû également aux entrepreneurs qui ont, six mois avant les dé-



Major G. W. Stephens,

Président de la Commission du port de Montréal.

lais fixés, terminé les 14 hangars permanents et le plus grand système de convoyeurs de grains du monde.

Les Commissaires n'oublient pas leur dette envers leurs prédécesseurs qui ont projeté et commencé l'oeuvre de progrès.

On peut affirmer que les travaux qui permettent de charger ou de décharger directement des navires dans les hangars ou les wagons et vice-versa a apporté un nouvel état de choses dans notre port qui réduit matériellement le coût du manement de chaque tonne de marchandises à l'importation et à l'exportation.

En outre de ces hangars, toute la partie élevée des quais a été pavée d'une façon complète et permanente. La voie ferrée a été remodelée, réparée et il n'y a plus maintenant qu'une seule direction au lieu de plusieurs pour le trafic par voie ferrée sur les quais.

On étudie actuellement les moyens de pourvoir à de plus grandes facilités encore en vue du développement du commerce du pays, des plans seront bientôt soumis à cet effet. Et, bien qu'on ait beaucoup fait de progrès dans les derniers 18 mois, les commissaires croient qu'on en est seulement au début et que Montréal sera le port favori du Continent nord-américain.

Les besoins immédiats du port sont:

1. Des facilités plus grandes que les Commissaires croient pouvoir donner immédiatement en ce qui concerne les éleveurs.

2. Des appareils contre l'incendie pour la protection du port.

3. Des appareils modernes pour le déchargement des navires, et

4. Une cale sèche pour la réparation des navires fréquentant le port.

Toutes ces questions sont à l'étude.

Toutes les sommes dépensées pour l'amélioration de l'outillage du port sont un placement avantageux. On en a la preuve dans la diminution des taux d'assurance maritime. La dépense faite pour le chenal du St-Laurent et l'équipe a été d'environ \$10,000,000 et la réduction annuelle de l'assurance sur les navires et leurs cargaisons s'élève à \$922,000; le placement se rembourse au taux de \$1,000,000 l'an.

Montréal est le port en eau profonde qui s'avance le plus à l'intérieur, il y vient



L. E. Geoffrion,

Membre de la Commission du port de Montréal.

actuellement des navires portant 12,000 tonnes et tirant 29 pieds d'eau qui peuvent entrer de jour et de nuit. Grâce à notre système de canaux les navires venant ici apportent des marchandises qui peuvent, grâce au St-Laurent et aux grands lacs, pénétrer plus avant sur une distance de 1,500 milles par voie d'eau.

Ce devrait être la plus grande route par eau pour le commerce dans le monde et c'est avec cette fin en vue qu'on l'outille actuellement.

Après avoir passé en revue les avantages que le Canada tout entier doit retirer de la mise en état du port de Montréal, le Président de la Commission fait ressortir que le port de Montréal a actuellement un trafic de \$27,000,000. En dehors de New-York, un seul port aux Etats-Unis fait ce volume d'affaires et en Grande-Bretagne, à part Liverpool et Londres, un seul port également dépasse ce chiffre.

Dans les derniers douze mois les frais de manement des marchandises dans le port ont diminué de 50 p.c.

L'hon. M. Brodeur a également pris la parole et dit en substance:

Plus de \$150,000,000 ont été dépensés pour améliorer la voie du St-Laurent, c'est-à-dire beaucoup plus d'argent qu'il n'en a été donné en subsides à tous les chemins de fer existant dans la Puissance, en dehors de ceux construits par le gouvernement. Dans cette somme on comprend les travaux des canaux des ports, et du chenal faits depuis deux générations au moins en vue de conserver aux mains des Canadiens le trafic canadien autant qu'il est possible de le faire, et de participer au transport, par notre grande voie naturelle, des produits américains de l'Ouest vers l'Atlantique, en concurrence avec les chemins de fer et la route d'eau plus ou moins artificielle des Etats-Unis.

La route Canadienne ne transporte pas une aussi large part de grains qu'elle devrait; à la vérité, elle n'a jamais été en mesure de pourvoir physiquement aux besoins d'un énorme trafic créé par le rapide développement de l'Ouest. Le gouvernement a étudié et continuera à étudier de très près cette question d'une importance nationale.

Le Ministre ne suppose pas que par la construction du canal de la Baie George et la reconstruction du canal Welland, on puisse entièrement arrêter l'exportation des grains Canadiens par les ports Américains. Le blé Canadien du Nord-Ouest qui va de Fort William à Duluth à Buffalo, y est transporté en grande partie par vaisseaux américains



M. C. Ballantyne,

Membre de la Commission du port de Montréal.

à l'extrême, arrière-saison, alors que les vaisseaux Canadiens ont plus qu'ils ne peuvent faire sur les routes Canadiennes. La route de Buffalo, en un mot, est une seconde corde à notre arc, très utile parfois. Mais avec les deux nouvelles routes Canadiennes, nous pouvons certainement