

Le nombre de ces marchands diminuera si on n'y prend garde. Et les propriétaires seront en quête de locataires pour leurs magasins innocués, et la ville verra se creuser sa caisse parce que les taxes payées par ces commerçants ne rentreront plus.

Et les commis chercheront de l'emploi, et les ouvriers qui travaillent pour ces propriétaires, ces marchands et ces commis resteront désœuvrés.

Cependant ce sont les femmes de ces propriétaires, de ces marchands et de ces commis qui forment la clientèle des magasins à département dans leurs chasses aux "bargains" et dans le désir de se donner un peu moins de trouble et d'éviter quelques pas.

En débutant, nous nous étonnions qu'on n'ait pas songé à imposer davantage les magasins à départements. Cela tient sans doute au mode de perception des taxes qui reposent entièrement sur la valeur du loyer. Avec le remaniement de la charte ne pourrait-on pas apporter quelque modification au système en vigueur ? Il ne faudrait pour cela qu'adopter la licence pour chaque genre de commerce, comme la chose se pratique, d'ailleurs, déjà en certains pays. On pourrait alors frapper de taxes chaque département de ces grands bazars, la ruine des propriétaires, des détailliers, des commis et des ouvriers.

## LA CALE SECHE

Quel flot d'encre et quel flux de paroles la cale sèche de Montréal a-t-elle déjà fait couler !

Et ce n'est pas fini.

Il semblerait même que l'assemblée d'indignation qui a eu lieu lundi dernier au Parc Sohmer ne soit que le prélude des grands débats.

Nous ne nous sommes pas contentés des discours du Parc Sohmer, ni des échanges de paroles qui les ont suivis à la Commission du Havre ; nous avons cherché à voir clair dans la situation et nous sommes allés tout bonnement interviewer un des membres de la Commission du Havre et lui avons demandé ce qu'il y avait au fond de tout ce tapage.

Après avoir écouté attentivement ses remarques, examiné avec lui la situation des terrains convenables à l'établissement de la cale sèche et des autres travaux d'amélioration du port dans la partie Est, nous avons cru être assez bien outillé pour mettre devant les yeux de nos lecteurs, la question sous son vrai jour.

Comme tout le monde le sait, la Commission du Havre a été autorisée à emprunter deux millions, sur lesquels \$750,000 doivent être dépensés dans la partie Est de la ville ou, pour être plus exact, en bas du courant Ste-Marie.

Cette somme de \$750,000 doit couvrir toute les améliorations à faire dans la partie Est du port. Or, la cale-sèche n'est qu'une des améliorations projetées ; tous les commissaires n'étaient pas d'abord partisans de cette cale-sèche, mais tous sont aujourd'hui ralliés à l'idée de sa construction ; aucun d'eux ne s'y oppose maintenant.

L'accord sur ce premier point a pu être long à venir, mais il est venu. Dire que c'est volontiers que tous les commissaires opposés à la construction de la cale sèche, ont fait le sacrifice de leur opinion, serait dépasser les bornes de l'exacte vérité, car quelques-uns ne se sont rendus qu'en présence des termes formels de la loi qui a réglé l'emploi des deux millions de l'emprunt.

De ce désaccord des membres de la Commission du Havre est venu un premier retard dont le PRIX COURANT n'a pas manqué de se plaindre, alors qu'on pouvait encore conserver l'espoir de commencer les travaux avant l'hiver.

Enfin sont venues les demandes de soumissions pour les terrains à acheter en vue de la construction de la cale-sèche ; la demande des terrains s'étendait jusqu'à l'église de la Longue-Pointe. "C'est alors," nous dit on, "que le maire aurait pu protester utilement, mais il a gardé le silence, lorsque cette décision a été prise, et, lui-même est allé avec le ministre des Travaux Publics examiner les emplacements jusqu'à cette même limite, si ce n'est plus loin."

Ces faits peuvent être parfaitement exacts, mais le maire ne pouvait cependant protester avant de savoir si on rencontrerait ou non un terrain propice plus près de Montréal. Les sondages seuls devaient le renseigner à ce sujet.

Les travaux de sondages avançaient péniblement et ce n'est que le 15 de ce mois seulement, après bien des délais, après des réclamations venant de tous côtés, que le rapport de l'ingénieur a été déposé.

Tous ces atermoiements ont produit une mauvaise impression dans le public et nous-même, nous nous en sommes fait l'écho. Comment, en effet, ne pas regretter le temps perdu pour outiller notre port, de façon à y attirer tout le trafic que sa situation nous fait espérer ?

Cependant, nous dit-on encore, les travaux ne peuvent commencer avant l'approbation des plans par le gouvernement et les plans doivent comprendre non-seulement la cale sèche, mais les autres améliorations projetées, telles que les voies ferrées, les élévateurs, etc... Ces plans n'ont pas encore été établis et seront soumis ultérieurement au gouvernement.

La question de l'emplacement de la cale-sèche est actuellement la plus débattue, mais c'est le gouvernement qui, en dernier ressort, devra décider. La Commission du Havre ne peut trouver, dans la ville de Montréal, un site convenable et les terrains Reford et Barsalou que préconise le maire sont déjà eux-mêmes en dehors de la cité. Il n'est donc pas possible de construire la cale-sèche dans Montréal même, comme on l'a suggéré. Les terrains Reford et Barsalou sont les plus rapprochés de la ville parmi ceux offerts, la chose est vraie ; mais on les a offerts à un prix bien au-dessus de leur valeur, soit à 40c du pied quand, plus près de la ville, et sur la rue Notre-Dame même, des terrains divisés en lots à bâtir sont mis en vente à 15c du pied.

En outre, les frais de construction seraient plus élevés que ceux d'une cale-sèche à établir sur les terrains Lenny, qui sont offerts à 6c du pied à la Commission du Havre.

Il ne faut pas oublier que le gouvernement n'a pas donné, mais prêté, les deux millions ; la commission du Havre qui aura à les rembourser est donc dans son droit strict en se refusant à gaspiller l'argent.

Autre chose encore : les terrains Reford et Barsalou se trouvent trop près des quais avancés pour qu'on puisse les accepter, car si la cale-sèche était établie à cet endroit, il faudrait, de toute nécessité, la surmonter d'un pont qui ne coûterait pas moins de \$100,000 pour permettre le passage des trains venant à quai. Il ne faut pas oublier, en effet, que les travaux d'amélioration comportent l'établissement de voies ferrées nouvelles qui amèneront dans notre port des compagnies de chemins de fer qui n'y viennent pas encore.

Le même désavantage n'existe pas si on reporte plus loin l'emplacement de la cale sèche, c'est-à-dire à un mille et trois quarts environ ; ce qui n'est pas une distance bien appréciable.

En reportant aux terrains Lenny, l'emplacement de la cale sèche on a même cet avantage de ne pas entra-