

nos canaux seront les pourvoyeurs des ports américains au lieu d'être les sources qui alimentent notre voie fluviale nationale.

Le port de Montréal peut être outillé et développé à un coût moindre que tout autre port du continent, puisqu'il n'y a aucun intérêt privé ni aucune compagnie à exproprier ou à subventionner.

Il y a, dans la partie centrale du port 10,000 pieds de quais en eau profonde; avec les hangars à deux étages actuellement en construction ou pourra, en développant les voies ferrées des quais, doubler la capacité des entrepôts du centre du port et utiliser la partie est du port qui doit être développée sans retard. Quand, vers le 1er mai 1908 les transbordeurs de grain seront achevés il sera possible de charger le grain dans tout navire accosté à l'un quelconque des dix hangars de notre port et le port de Montréal aura le meilleur équipement sur ce continent pour le transport du grain.

Les commissaires considèrent que le 1er mai prochain, ils assumeront le trafic des voies ferrées des quais, de manière à avoir le contrôle entier du fret par chemin de fer entre Hochelaga et la Pointe St-Charles. De cette manière on espère mettre fin à la congestion dont on a eu à se plaindre. Dans le même but, la commission créera un département spécial pour le contrôle et la réglementation du charroiyage des et aux quais et elle a l'espoir qu'en administrant le port de Montréal d'une manière commerciale elle économisera aux intéressés temps et argent.

Voilà pour le présent. Pour l'avenir, voici le programme:

Relier par un chemin de fer élevé les sections est et ouest de notre port, afin de doubler l'étendue de notre port national; construire six nouvelles jetées au centre du port et prendre les mesures nécessaires pour assurer le transbordement des marchandises, jour et nuit, sans qu'il y ait encombrement.

Pour réaliser ce programme, nous nous proposons de demander au ministre de la Marine d'approuver un projet d'emprunt nous permettant d'exécuter les travaux permanents que nous projetons d'exécuter dans le port au cours des dix prochaines années, pour doubler et tripler s'il est nécessaire sa capacité.

M. Stephens termine en faisant appel au concours de tous les grands corps commerciaux pour aider la commission à mener à bonne fin la grande entreprise nationale à laquelle elle va se dévouer.

Le Ministre de la Marine, après avoir rappelé brièvement dans quelles circonstances s'était faite la réorganisation de la commission du port de Montréal sur des bases nouvelles et, après avoir reconnu le dévouement des anciens commissaires, parle en termes élogieux des nouveaux commissaires qui se sont mis

résolument à l'œuvre, comme le prouve le programme exposé par leur président.

Ce programme, dit le Ministre, laisse entrevoir des dépenses considérables. Je ferai, pour ma part, tout en mon pouvoir pour que la commission ait toujours à sa disposition tous les capitaux dont elle aura besoin. Le progrès du port de Montréal n'intéresse pas seulement en effet, notre ville, ni notre province mais le pays tout entier.

Non seulement il faut faire de Montréal un port de tout premier ordre, mais encore est-il nécessaire de prendre toutes les mesures voulues pour amener à ce port le trafic de l'Ouest Canadien. L'Ouest Canadien a exporté l'an dernier 30 millions de boisseaux de blé, 11,000,000 de boisseaux seulement ont passé par Montréal; le reste a pris la route des ports américains. Il y a donc 20 millions de boisseaux qui ont enlevé à nos compagnies de transport et à nos ports un revenu qui ne doit pas leur échapper.

Une des premières mesures à prendre est d'assurer aux ports de Fort William et de Port Arthur une saison de navigation aussi longue que celle existant au port de Duluth. A cet effet, on emploiera des brise-glace. Sur le chemin de Fort William et Port Arthur à Montréal se trouvent les ports de la baie Georgienne et Port Colborne par où doivent passer le grain; des travaux importants se font dans ces ports et un gigantesque élévateur est actuellement en construction à Port Colborne qui deviendra un centre de distribution du grain.

Le Ministre rappelle ce qu'on a fait déjà pour améliorer la voie du St-Laurent, sa sécurité, etc... il indique les endroits où il reste encore à creuser le lit du fleuve et déclare que le travail sera poussé activement.

Comme résultats, les transatlantiques de 15,000 tonnes remontent le fleuve sans danger jusqu'à Montréal. L'an dernier les accidents survenus entre Québec et Montréal ont entraîné une perte de moins de \$1,000. Dans ces conditions les tarifs d'exception appliqués par les compagnies anglaises d'assurance aux navires fréquentant le St-Laurent devront être réduits.

Tout ce qui a été fait, dit en terminant le Ministre, vous prouve que le gouvernement a fait et continuera de faire largement sa part dans l'effort que nous allons tenter plus résolument que jamais pour mettre le port de Montréal en état de soutenir durant la saison d'été la concurrence des plus grands ports des Etats-Unis."

ASSEMBLEE ANNUELLE DU GUILD DES EPICIERS EN GROS DU DOMINION

L'Assemblée Annuelle du Guild des Epiciers en Gros du Dominion a eu lieu à Toronto, dans la salle du Conseil du

Board of Trade, mardi, le 5 mars. La réunion comprenait des délégués de presque toutes les cités du Dominion; les délégués de la province de Québec étaient:

Montréal—M. Albert Hébert, président du Guild du Dominion; S. J. Carter, A. Desroches, Jos. Ethier, L. E. Geoffrion, A. Robitaille et J. Stanley Cook, secrétaire.

Québec—L. A. Carrier, président du Guild Provincial de Québec; Arch. Miller, Chas. B. Pettigrew.

Le Guild local de Toronto a offert un lunch aux délégués du dehors.

Parmi les nombreuses questions importantes qui ont été étudiées, a été celle de la poursuite intentée au Guild sous l'accusation de conspiration et de combinaison illégale. Cette cause a été entreprise il y a environ un an devant le magistrat de police de Hamilton qui, par la suite, a envoyé les officiers du Guild pour être poursuivis devant une plus haute Cour. Depuis lors, le procureur général de la province d'Ontario a différé de presser l'action et, en conséquence, le Guild a été empêché d'établir son innocence et il reste sous l'accusation d'agir comme combinaison illégale. Une résolution fortement motivée a été adoptée protestant contre la manière dont est traité le Guild et un comité a été nommé pour presser le gouvernement d'agir immédiatement dans la cause.

La question des conditions de paiements a été discutée d'une manière très étendue et l'opinion unanime des délégués est qu'il est de l'avantage du commerce que les termes de paiements soient aussi raccourcis que possible.

L'élection des officiers a donné les résultats suivants:

Président—H. C. Beckett, Hamilton.

Vice-présidents pour les différentes Provinces:

Ontario—T. Kinnear, Toronto.

Québec—L. E. Geoffrion, Montréal.

Nouveau-Brunswick—Geo. E. Barbour, St. John.

Nouvelle-Ecosse—R. M. Symonds, Halifax.

Ile du Prince-Edouard—W. H. Aitkin, Charlottetown.

Manitoba—J. J. Codville, Winnipeg.

Alberta—F. Colpman, Lethbridge.

Colombie Anglaise—H. G. Wilson, Victoria.

Il a été résolu de tenir la prochaine Assemblée Annuelle à Québec.

L'ENQUETE SUR LES ASSURANCES

Le rapport des commissaires

Les Commissaires chargés de l'enquête sur les compagnies d'assurance sur la vie ont terminé leur rapport qui est maintenant à l'impression et sera prochainement distribué.

Nous n'avons que des extraits du rapport des commissaires dont une analyse