

était à ou près de la dernière écluse et au pied de la rue McGill. Mais tout fut inutile.

Un tunnel sous le canal, rue Wellington.—Durant l'agitation dont il est ci-dessus question, on suggéra qu'au lieu d'encombrer une grande artère comme la rue Wellington par un pont et des lisses de chemin de fer, on aurait dû pourvoir à l'établissement de communications promptes et constantes entre les deux rives du canal, en y construisant un tunnel sous-terrain. On ne fit pas assez attention à cette excellente proposition, car maintenant encore l'importance de maintenir libres d'obstacles les communications entre la ville et cet important faubourg est telle, que cet ouvrage devient une nécessité. Votre comité espère que tôt ou tard le maire, les échevins et les conseillers prendront cette question en considération et la résoudreont dans l'intérêt général et local de la ville.

Lisses du Grand Tronc sur les quais.—Le projet de relier le chemin de fer le Grand Tronc avec le havre en posant des lisses le long des quais, ayant été lancé dans le public pour y être discuté, cette association fut requise de coopérer avec la Chambre de Commerce et les marchands en général pour s'opposer à la mesure, sur la base de manque de facilités suffisantes dans le havre, des inconvénients et des torts qui en résulteraient pour les intérêts généraux et locaux de la ville, tandis qu'en considérant toutes les circonstances, les avantages que le chemin de fer en attendait ne réalisaient pas.

Des résolutions en opposition au projet furent adoptées, et des représentations furent faites à la commission du havre, afin de l'engager à refuser la permission d'embarasser les affaires du port en consentant à l'exécution du projet. Malgré cela, les lisses ont été posées, et le comité de direction est d'opinion que l'expérience des importateurs et des exportateurs est que, tandis que cet arrangement n'a eu que des avantages théoriques pour la compagnie, ses résultats pratiques ont été partiellement sinon totalement dommageables au commerce du port.

Facilités de quaiage.—La rapidité de l'augmentation du commerce de Montréal a rendu les facilités de quaiage complètement insuffisantes durant les mois de printemps et d'automne. Quiconque a prêté la moindre attention aux affaires du havre durant les mois d'octobre et novembre 1871, doit être convaincu du manque d'espace et de l'embaras causé par l'extension du chemin de fer. Des contrats ont été récemment donnés pour certaines améliorations qui, une fois complètes, satisferont jusqu'à un certain point les besoins du commerce, et l'on espère que ce n'est là encore que le prélude de travaux qui donneront enfin toutes les facilités que le commerce croissant de la Puissance paraît requérir.

Facilités de quaiage sur le canal.—En répondant aux questions de la Commission des canaux à la date du 21 novembre 1870, votre comité a attiré l'attention de ce corps sur la nécessité urgente qui existait alors et qui existe encore plus que jamais, de créer de nouvelles facilités de quaiage sur le canal Lachine, depuis le bassin inférieur jusqu'aux écluses St. Gabriel, ainsi que pour une nouvelle écluse de sortie dans le havre. Rien n'a été fait sous ce double rapport, tandis que le commerce ascendait et descendait augmente toujours rapidement. Il a été donné avis que la politique des canaux du gouvernement serait discutée à la prochaine réunion de la Chambre de Commerce de la Puissance, et les représentants de cette association devraient

recevoir instruction de faire valoir ses opinions dans toute discussion qui pourrait avoir lieu sur ce très important sujet.

Creusement du canal maritime du St. Laurent.—L'augmentation rapide du Commerce de la Puissance a rendu nécessaire un nouveau creusement du canal maritime entre Québec et Montréal. En novembre dernier, une conférence a eu lieu entre la Commission du havre, une députation du Conseil de ville, de la Chambre de Commerce et de cette association, à laquelle fut discuté le principe des futures améliorations du fleuve et du havre. La plus grande unanimité régna en ce qui concerne le creusement du chenal à une profondeur de 24 pieds à l'eau basse, et il fut résolu de faire des représentations pressantes au gouvernement fédéral relativement à l'exécution de ces travaux. Bientôt après votre comité adressa à ce sujet le mémoire suivant à Son Excellence le gouverneur-général en conseil :—

A Son Excellence le Gouverneur Général en Conseil.

Le Mémoire de l'Association de la Halle aux Blés de Montréal.

EXPOSE HUMBLEMENT :—

Que l'augmentation du commerce du Canada est démontrée par le fait que le tonnage arrivant au port de Montréal s'est élevé de 259 navires maritimes et de 121,559 tonnes en 1860, à 680 navires et 316,846 tonnes en 1870, le taux d'augmentation de tonnage étant plus considérable encore en 1871.

Que c'est un principe reconnu par les propriétaires de vaisseaux que plus les dimensions des navires ou steamers employés au commerce de transit, surtout pour de longs voyages, sont grandes dans certaines limites, plus le taux du fret est abaissé, et plus considérables sont les facilités offertes aux importateurs et aux expéditeurs.

Qu'il serait avantageux à toute la Puissance de faciliter la navigation du St. Laurent pour une classe plus forte de navires océaniques—en bénéficiant directement et spécialement les importateurs de marchandises et les expéditeurs de produits, et indirectement et considérablement toutes les provinces en faisant passer par le Canada le commerce étranger des Etats de l'Ouest.

Qu'une classe de voiliers et steamers d'un beaucoup plus fort tonnage qu'autrefois visite le St. Laurent, ce qui rend essentiel à une sûre et efficace navigation une profondeur d'eau beaucoup plus considérable.

Que le chenal maritime de 20 pieds dans le St. Laurent a été embarrassé durant nombre d'années en différents endroits par beaucoup d'obstacles, occasionnant de nombreux accidents, des délais, des inconvénients et de grandes dépenses aux propriétaires de navires, nuisant conséquemment aux intérêts commerciaux de la Puissance.

Que le susdit chenal maritime ne devrait pas seulement être tenu libre de toute obstruction, mais que les intérêts du commerce requièrent impérieusement un chenal plus profond que 20 pieds; qu'une amélioration immédiate est nécessaire, de manière à lui donner 24 pieds de profondeur à l'eau la plus basse.

Qu'antérieurement à 1864, le creusement et la surveillance du chenal maritime du fleuve St. Laurent entre les ports de Québec et Montréal, appartenait à la Commission du Havre de cette ville, mais que subséquemment, par un acte du parlement canadien, le susdit chenal fut reconnu comme l'un des travaux publics de la Puissance, devant être maintenu par le gouvernement fédéral.

C'est pourquoi vos memorialistes représentent respectueusement l'importance de la question traitée dans les représentations ci-dessus et prient que des mesures soient adoptées pour que le département des travaux publics commence au printemps prochain et poursuive les travaux jusqu'à leur entière exécution.

De la part de l'association de la halle aux blés de Montréal.

(Signé) M. P. RYAN, Président,
W. J. PATTERSON, Sec.

Montréal, 2 décembre 1871.

NAUFRAGES.—SECOURS AUX MARINS NAUFRAGÉS.

De nombreux sinistres maritimes sont arrivés durant la dernière saison aux navires dans le fleuve et le golfe St. Laurent, et la clôture soudaine de la navigation, tandis que beaucoup de vaisseaux se dirigeaient vers la mer, a été accompagnée de plus de calamités qu'en aucune autre année antérieure.

Le 30 novembre dernier le télégramme suivant fut reçu :—

Québec, 30 novembre 1871.

WM. PATTERSON,
Secrétaire de la Chambre de Commerce.

On rapporte que 7 vaisseaux, pour la plupart de Montréal, sont échoués à la Traverse. Faites expédier un convoi spécial par le Grand Tronc avec des canots et des hommes pour sauver les marins. La Chambre de Commerce de Québec partagera les dépenses. Répondez.

(Signé.) JAMES G. ROSS.

Immédiatement après avoir reçu cette nouvelle, et à raison de l'absence nécessaire du président de la Chambre de Commerce, votre président avec MM. Andrew Allan, C. J. Cusack et le secrétaire se rendirent auprès du directeur gérant du Grand Tronc qui fit aussitôt les arrangements qui justifiaient l'expédition de la réponse suivante :

Montréal, 30 novembre 1871.

JAMES G. ROSS,
Québec.

Avons vu le Grand Tronc, ils expédieront un convoi spécial de la Pointe-Lévis aussitôt que vos hommes et vos canots seront prêts. Avertissez l'agent de la Pointe-Lévis. Les Chambres partageront les dépenses.

(Signé.) WM. J. PATTERSON.

En conséquence de l'adoption de ces mesures décisives, les malheureux marins furent ramenés et l'on réussit à mettre en sûreté une quantité de marchandises précieuses qui s'étaient trouvées exposées aux plus grands dangers d'une manière si inattendue. Votre comité est convaincu que l'association paiera sans hésiter la proportion des dépenses extraordinaires qui ont pu être encourues par un procédé dont une grande partie de la valeur dépendait surtout de la promptitude avec laquelle il était adopté et exécuté.

Voici les télégrammes reçus subséquemment :

Québec, 30 novembre 1871.

WM. J. PATTERSON,
Secrétaire de la Chambre de Commerce.

Le capitaine Dick avec 14 hommes et 2 canots partiront par convoi spécial avant minuit pour porter secours aux vaisseaux en détresse sur la rive sud. Allan's, Rae & Cie. expédieront aussi des hommes et des canots.

(Signé.) T. J. POSTON,
Secrétaire ad interim de la Chambre
de Commerce de Québec.

Québec, 1er décembre 1871.

WM. J. PATTERSON,
Secrétaire de la Chambre de Commerce.

Le capitaine Dick télégraphie de St. Jean Port-Joli " *Pomona* et *Emigrant* abandonnés. Tous deux ont touché vis-à-vis cette place. *Aurelia* est descendu au milieu du chenal. *Alma* et *Viola* abandonnés. Barque *Chryseis* a sombré à un mille plus bas; fleuve couvert de glace. Partirai pour l'Islet à midi."

(Signé.) T. J. POSTON,
Sec. ad int. C. C. Q.

Québec, 12 décembre 1871.

WM. J. PATTERSON,
Secrétaire de la chambre de commerce.

Le capitaine Dick, gardien du Port, expédie le 30 ultimo au secours des équipages des vaisseaux naufragés, est revenu hier, après avoir réussi.

(Signé.) T. J. POSTON,
Sec. ad int. C. C. Québec.