

promesses. "Je ne me trouve pas dans la même situation. Je vous donne l'assurance que je ferai tout en mon pouvoir pour mener à bien l'entreprise commencée. Nous dépensons actuellement un million pour les écoles techniques et commerciales. Si cela ne suffit pas nous dépenserons deux millions, et si ce n'est pas assez nous dépenserons trois millions, si cela est nécessaire pour donner à notre province un système d'enseignement commercial et technique comme nous devons en avoir un, si nous ne voulons pas nous laisser distancer par les provinces sœurs, par les nations rivales.

"On nous a reproché de garder toutes nos faveurs pour la population des villes, et ne pas faire assez pour la population rurale. Ce reproche est immérité. Nous essayons de fournir aux fils de cultivateurs, par la création d'académies rurales, des avantages analogues à ceux que pourront retirer des écoles techniques les enfants des villes.

"Nous voulons, en autant que nos ressources nous le permettent, que tout enfant du sol trouve desormais à sa portée les moyens d'acquérir l'entraînement nécessaire pour aider efficacement, parvenu à l'âge d'homme, à l'expansion industrielle, commerciale et agricole de notre belle province.

"Nous avons un pays riche en minéraux, en forêts, en pouvoirs d'eau, nous voulons mettre les nôtres à même de tirer de toutes ces ressources tout le bénéfice qu'elles peuvent leur rapporter à eux et au pays, s'ils savent les exploiter selon les procédés les plus modernes.

Nous voulons donner à notre pays une jeunesse mieux armée que les générations précédentes pour l'effort vers un progrès toujours plus haut."

Nous terminerons par les déclarations de M. Geo. W. Stephens, président de la Commission du port de Montréal:

Il s'excuse de n'être pas manufacturier mais dit que, s'il ne travaillait pas quotidiennement à l'usine, il essayait néanmoins avec sa commission, de faire quelque chose du port de Montréal, dont les manufacturiers canadiens et étrangers seraient à bon droit orgueilleux. Le port de Montréal est appelé à devenir le port national par excellence, où nous pourrions écouler et recevoir nos produits à meilleur marché qu'on ne le fait partout ailleurs. La route du Saint-Laurent est l'une des plus belles routes du monde, et nous devons avoir à cœur de l'améliorer de telle sorte que les Américains, nos voisins, se voient forcés de s'en servir. Le mois dernier, il est passé plus de blé dans notre port que dans tous les ports des Etats-Unis réunis; c'est là un fait dont nous devons nous enorgueillir. La route du Saint-Laurent elle-même n'est-elle pas la plus sûre qui soit?

Il se peut qu'il s'y produise quelquefois des accidents, mais c'est le grand tort de nos journaux de donner trop de publicité à ces naufrages. Il se produit, par exemple, en un seul mois, plus de naufrages sur la Tamise qu'il ne s'en produit pendant dix ans sur la route du Saint-Laurent; les assureurs maritimes le savent bien. Seulement on ne donne pas là-bas à ces faits une publicité inutile.

DIMINUTION DU REVENU DES DOUANES

Les recettes des douanes continuent à baisser d'une façon sensible; nous n'avons pas encore les chiffres des recettes des douanes pour l'ensemble du Canada, mais celles de Montréal pendant le mois d'août ont, comme dans les mois précédents de l'exercice en cours, décliné dans de notables proportions.

En août 1907, la douane de Montréal avait perçu \$1,512,190.08, le mois dernier, elles ont été de \$1,104,645.75, d'où une diminution de \$407,544.33 comparativement au mois d'août de l'exercice précédent.

Voici pour les cinq premiers mois de l'exercice fiscal, comment se comparent les recettes à la douane de Montréal, en 1907 et 1908:

	1907	1908
Avril . . .	\$1,277,112.82	\$ 908,990.98
Mai . . .	1,558,075.46	1,021,211.23
Juin . . .	1,546,678.48	1,060,325.77
Juillet . . .	1,646,502.75	1,065,077.61
Août . . .	1,512,190.08	1,104,645.75
	<hr/>	<hr/>
	\$7,539,559.59	\$5,160,251.39

D'où une diminution de \$2,379,308.20 pour les cinq premiers mois de l'exercice en cours sur la période correspondante de l'an dernier.

Il est incontestable que les maisons d'importation ont, cette année, plus que jamais cherché à réduire leurs stocks et les recettes de la douane ont dû forcément s'en ressentir. Les récoltes peu satisfaisantes de 1907 faisaient prévoir un ralentissement des affaires; la dépression commerciale devra prendre fin bientôt, maintenant que la moisson a été faite dans d'excellentes conditions de température et que les récoltes de toute nature ont été satisfaisantes dans l'ensemble et remarquablement bonnes dans certaines parties du pays.

Les stocks dans le commerce de gros ont sensiblement diminué et les importations devront nécessairement se relever au fur et à mesure que se fera l'écoulement des récoltes.

Rappelez-vous que l'éclat de vos yeux et la force de votre main ne paraissent pas dans les mots écrits. Prenez tous les moyens possibles pour que vos annonces reçoivent un accueil favorable.

LE PORT DE MONTREAL

Son présent et son avenir

Ce n'est pas en pure perte, tant s'en faut, que depuis quelques années, la Commission du port de Montréal a construit un élévateur à grains, des hangars permanents, des voies ferrées à quais, etc... Le port de Montréal, depuis que ses accommodations pour le chargement et le déchargement des grains et autres marchandises, ont été améliorées et augmentées a été de plus en plus recherché par les exportateurs de l'Ouest Canadien et Américain.

En ce qui concerne les grains, le mouvement a pris une telle importance que, tout récemment, le Bureau de Direction du Corn Exchange avait une réunion spéciale, que présidait son distingué président, M. Jos. Quintal, réunion dont le but était d'étudier les moyens propres à donner de plus grandes facilités aux exportateurs de grains pour les expéditions. La route de Montréal est de plus en plus choisie par les exportateurs et, malgré toutes les facilités qu'offre notre port pour ce commerce spécial, le moment est venu, pour éviter l'encombrement, d'augmenter l'outillage nécessaire, notamment par la construction d'un nouvel élévateur.

Des recommandations dans ce sens ont été faites, croyons-nous, aux commissaires du port de Montréal.

M. G. W. Stephens, président de la Commission du port et M. Ballantyne, commissaire, viennent de faire dans l'Ouest tant aux Etats-Unis qu'au Canada un voyage d'études sur un parcours d'environ 3,500 milles; ils étaient accompagnés du très distingué géant général du G. T. R., M. F. W. Morse, dans leur visite à Chicago, Duluth, Minneapolis et Winnipeg. Quittant la voie du Grand-Tronc à Winnipeg, les commissaires sont revenus à Montréal par le C. P. R., s'arrêtant à Fort William et à Port Arthur.

A Chicago, les commissaires ont eu des entrevues avec les principaux exportateurs de grains et les représentants des grosses maisons d'emballage de provisions, et ils ont acquis la certitude que Montréal prendrait une part toujours croissante dans l'expédition de ces marchandises au fur et à mesure et dès que ses facilités pour le manèment du fret augmenteraient.

Partout les commissaires ont reconnu que le port de Montréal gagnait de plus en plus de faveur auprès des expéditeurs de grain. L'un d'eux a déclaré avoir exporté l'an dernier 2,000,000 minots par Montréal, 300,000 par Portland et 164,000 par Buffalo, donnant pour raison de ces différences qu'il est plus avantageux d'expédier par Montréal que par tout autre port du Nord de l'Atlantique.