

En ce qui concerne le port d'Anvers, je peux expliquer qu'en outre des chiffres cités la somme de \$60,000,000 a été autorisée pour y faire des améliorations. Toutes ces fortes sommes d'argent ont été dépensées dans le développement des approches des différents ports, dans le développement des docks et des fleuves qui entrent dans les ports eux-mêmes.

Quelques-uns de nos avantages

Tous les ports européens sont des ports exposés à la marée et leurs approches demandent à être draguées constamment, tandis que l'approche du port de Montréal par le chenal du Saint-Laurent. Je n'ai pas le moindre doute que guée ne demandera pas d'autre traitement. Il n'y a qu'un seul port en Grande-Bretagne, en dehors de Londres et de Liverpool qui fasse le volume mensuel d'affaires qui est fait dans le port de Montréal et il y a seulement deux ports au monde dont les approches ont une profondeur minimum égale à la profondeur actuelle du chenal du Saint-Laurent. Je n'ai pas le moindre doute que lorsque Montréal aura d'autres facilités, cette ville aura un tonnage d'expédition qui la placera presque en tête de la liste des grands ports de l'univers. Un des résultats, et non des moindres, que retiendra Montréal, par le développement de son port d'après une échelle digne de son développement, sera l'ouverture des relations directes d'affaires avec tous les grands ports que nous avons visités pendant les quatre derniers mois.

Lorsqu'on a rendu personnellement visite à ces premières maisons d'expédition et d'affaires, comprenant celles qui ont la plus d'influence dans les différents ports, ma conviction ferme, après mon entretien avec ces maisons importantes, est que le commerce canadien, par l'intensification des ports canadiens, peut être développé, de manière à atteindre des proportions plus considérables que celles qui ont été réalisées jusqu'ici par les Canadiens.

• • •

Le rapport que M. Stephens apporte avec lui est arrangé de telle façon qu'on peut former une conception exacte au premier coup d'oeil du caractère essentiel du développement du port. Les renseignements sont classifiés sous différents titres, comprenant non seulement les travaux de construction, mais la partie financière et les droits de port exigés pour l'expédition, les méthodes d'administration. Les conclusions tirées de l'examen des faits sont démontrées.

À cela viennent les détails de chaque fait visité et on peut remarquer que le détail de renseignements n'a pas été donné au hasard; c'est un groupement, arrangé avec soin, de faits qui ont été soumis plus tard aux autorités elles-mêmes,

pour être revus, de sorte qu'on peut se fier absolument à leur exactitude. Au dos de ce rapport se trouvent les plans des ports visités, montrant les travaux qui y sont faits, dessins tous faits à la même échelle. Ces plans révèlent le fait curieux que les travaux du port de Liverpool, qui est évidemment le port le mieux imaginé et le mieux outillé des ports britanniques, port pour lequel il a été dépensé \$125,000,000, ont été exécutés sur une longueur presque identique à celle du port de Montréal.

En ce qui concerne le rapport de M. Davison, ce rapport sera reçu avec la plus grande considération de la part des commerçants. Il est optimiste et il contribue évidemment beaucoup à justifier un examen soigneux d'un plan généreux pour Montréal.

LES HEURES DE TRAVAIL

Utile mesure d'exception.

Nos lecteurs savent ce que nous pensons de la réglementation des heures de travail par voie législative. Nous avons dit ici et souvent répété que les questions de travail étaient mieux réglées par l'entente et l'accord des patrons et des ouvriers que par des lois qui, faites la plupart du temps au seul point de vue social, semblent ignorer absolument les conséquences économiques qu'elles peuvent entraîner.

Toutefois, il est des exceptions, comme d'ailleurs il en existe pour toute règle. Quand, au point de vue de la sécurité du public, il devient non seulement utile, mais nécessaire même de réglementer les heures de travail d'une certaine catégorie de travailleurs, nous ne pouvons qu'applaudir aux mesures prises pour éviter des accidents et des pertes de vie.

M. Smith, de Nanaimo, a présenté à la Chambre des Communes le projet de loi suivant auquel nous nous rallions pleinement.

"Nul chef du mouvement ou autre employé qui, au moyen du télégraphe, du téléphone ou d'une autre application de l'électricité, expédie, transmet, reçoit ou délivre des ordres ou des dépêches au sujet du mouvement des trains, ne peut être tenu ni avoir la permission de rester à son occupation plus de huit heures sur vingt-quatre heures, excepté en cas d'urgence, alors que pareil employé peut rester au travail pendant une période de douze heures sur vingt-quatre, exception qui n'est tolérée que deux fois en sept jours. Les huit heures mentionnées constituent une journée de travail et ne peuvent être divisées par intervalles, mais doivent former une période ininterrompue si ce n'est par une suspension d'une heure, qui peut être ménagée pour les repas."

Il ne fait aucun doute que tous ceux qui voyagent en chemins de fer—c'est tout le

monde aujourd'hui—ont intérêt à ce que ce projet de loi soit voté par le Parlement. Combien d'erreurs dues au surmenage d'employés et qui ont coûté la vie à bien des gens, auraient été évitées, si pareille loi avait été en vigueur.

LA SEMAINE A QUEBEC

Québec, 5 mai 1908.

Les marchands-détailliers de Québec ont eu une réunion pour s'occuper de l'accommodement à donner aux visiteurs durant les fêtes. On s'est rallié à l'idée de former une ville de tentes, vu que la construction d'un hôtel en bois demanderait trop de temps. On installera un nombre de tentes suffisant pour recevoir de 5 à 10 mille personnes.

• • •

La filature de coton de Montmorency se propose de réduire le salaire de ses ouvriers de 10 p. c. Cette nouvelle a ému naturellement les intéressés qui ont tenu une assemblée pour discuter la situation qui leur était faite. Le vice-président de l'Association des ouvriers textiles a dit tenir du gérant que cette réduction des salaires était provoquée par la baisse de 12 p. c. du coton. On a dit en plus que le marché était infesté de cotons venus d'Angleterre et que le prix était inférieur à celui du coton Canadien. Quelques membres de l'assemblée ont prétendu que cette réduction était pour eux un véritable désastre. Tout le monde a compris, d'autre part qu'il ne fallait rien brusquer. Finalement l'on a passé une résolution par laquelle on propose d'adresser une supplique à Sir Wilfrid Laurier dans le but d'attirer son attention sur la nécessité de protéger plus efficacement les produits de l'industrie textile du Canada en élevant les taux des douanes sur les cotons étrangers.

• • •

Les recettes des douanes de Québec ont été, cette année, pour le mois d'avril qui vient de se terminer de \$112,212.38 contre \$121,184.06 pour le même mois l'an dernier. On note donc une diminution considérable dans ces recettes, soit de \$8,971.68. Celle-ci est en grande partie attribuée à la crise financière qui règne un peu dans tous les pays.

• • •

M. Théophile Béland, marchand de nouveautés et président provincial de l'Association des marchands-détailliers du Canada, vient d'être nommé agent du département de la Marine et des Pêcheries, à Québec, en remplacement de M. U. Grégory. Dans tous les cercles commerciaux, où M. Béland comptait un très grand nombre d'amis, cette nomination est très bien vue. L'on est d'opinion que c'est l'une des meilleures que pouvait faire le gouvernement. Il y avait vingt-cinq ans que M. Béland était dans les affaires.