

circulation des chars et à payer le gardien de cette barrière, dépense qu'on peut estimer à \$1,000 dollars par an.

Le C. P. R. consentirait, paraît-il, à abandonner de plus à la Ville, (mais nous n'en trouvons nulle part la promesse écrite), une lisière d'une vingtaine de pieds de largeur en bordure du côté sud de la rue Notre-Dame, à même les propriétés qu'il y possède ou possèdera, à la suite d'entente ou d'expropriations, de façon à créer pour le bénéfice des propriétaires du côté nord de la rue Notre-Dame un petit Boulevard, s'étendant depuis la rue Woodyard jusqu'à la rue Panet. Ce boulevard, dit-on, serait un ornement pour la Ville et aurait pour effet d'empêcher la diminution de la valeur des propriétés de la rue Notre-Dame (côté nord) déjà grandement affectées par des expropriations, des taxes spéciales pour égouts, etc.

Le C. P. R. allègue principalement qu'il est tellement à l'étroit pour la circulation de ses trains de passagers, et surtout pour la livraison de son fret, qu'il sera tantôt impuissant à satisfaire les besoins de son trafic, par suite, ceux du public dans les conditions d'aujourd'hui. Le comité de l'Hôtel de Ville reconnaît ces prétentions comme étant exactes et d'autres personnes habiles à se prononcer sur le sujet et qui suivent le mouvement des affaires à la gare Viger admettent la prétention du C. P. R. qu'il y aura bientôt congestion en cet endroit.

Il n'y a aucun doute, ajoute-t-on, que l'accès des quais deviendra plus difficile par la cession des rues au C. P. R., mais si la demande de cette dernière est inspirée par le besoin de son trafic ce besoin devient celui du commerce et du public. Et, en pareil cas, le plus grand intérêt doit prévaloir.

En somme, après renseignements pris et examen des lieux, il semble y avoir peu ou point de voix qui ne reconnaissent que le C. P. R. soit à l'étroit à la gare Viger pour les besoins de plus en plus croissants de son trafic; mais, ayant reconnu le besoin, sinon immédiat, du moins dans un avenir assez rapproché, on s'accorde beaucoup moins sur l'opportunité d'accepter les conclusions des rapports du comité de l'Hôtel de Ville.

Cette transaction ne fait que raviver le sentiment qu'a toujours exprimé notre Chambre, qu'il est malheureux que la Ville, d'une part, la Commission du Havre et le Gouvernement Fédéral, d'autre part, dont les juridictions et les pouvoirs sont distincts, ne s'entendent pas une fois pour toutes, pour concilier tous les intérêts qui convergeront à faire de Montréal, le grand port national du Canada. Tantôt c'est la Ville qui sera appelée à consommer un marché dont le résultat entravera les desseins de la Commission du Havre, tantôt celle-ci agira sans souci des intérêts de la Ville et tantôt, c'est le gouvernement qui apposera son veto sur un des plans de la Commission du Havre. C'est à tel point que chacun de ces pouvoirs va et tire de son côté, avec le résultat que les bonnes volontés respectives de ces corps sont annihilées, parce que la conception des travaux à faire, l'octroi de permis et de concessions, l'aménagement, l'usage et la continuation de certaines rues, le souci de l'intérêt présent et futur de Montréal et de son aspect général, comme de celui du port, ne prennent pas leur origine et leur examen à une source commune, et que le sentiment de concessions et de compensations mutuelles qui produirait l'harmonie et le développement du bien commun, est absent.

Que de millions et de millions n'ont pas été dépensés dans le port de Montréal, dépenses dont les représentants d'intérêts particuliers se réjouissent, mais qui ont révolté et qui révoltent ceux qui ne nourrissent pas des intérêts mesquins. Cependant ne revenons pas sur le passé, si ce n'est pour y trouver des leçons pour notre gouverne future, et maintenant que l'attention est attirée vers la partie Est de Montréal, ne devrions-nous pas unir tous nos efforts pour que l'outillage du port et celui de la partie Est se fasse d'une

ger, and pay a gateman, all of which expenses are figured at \$1,000 a year.

Moreover, it appears (but we have been unable to find any written promise thereof) that the C. P. R. consents to give up to the City a strip of land twenty feet wide, bordering Notre-Dame on the south side, and forming part of the property which the company already owns, or will own through agreement or expropriations, so as to open for the benefit of proprietors on the north side of Notre-Dame, a small Boulevard running from Woodyard to Panet street. This boulevard, it is said, would be an ornament to the City and would prevent a decrease in the value of property situated on the north side of Notre-Dame street, this property being already affected by expropriations and special taxes for sewers, etc.

The C. P. R. alleges that it will soon be impossible to meet the requirements of traffic both, regarding the circulation of passenger trains and the delivery of freight, owing to the lack of space at Place Viger station. The City Council has recognized the weight of these reasons, and other expert parties who are familiar with the conditions of affairs at Place Viger station, support the claim of the company that congestion will soon make itself felt there.

There is no doubt that access to the wharves will be more difficult if the streets are ceded to the C. P. R., but if the request of the latter is caused by the needs of its traffic, these needs become that of trade, and of the public. In such cases, the greatest interests must prevail.

Once enquiries are made and the site examined, there seems to be scarcely any or no one who does not recognize that the C. P. R. is short of space at Place Viger Station, in view of the ever increasing traffic, but having recognized this need there is far less agreement on the advisability of accepting the reports of the civic committee in their present form.

This transaction gives rise to the opinion always set forth by our Chambre, that it is very unfortunate the City and the Harbor Commission, which have separate powers, do not agree once for all to conciliate the interests which will tend to make Montreal the great national port of Canada. On one occasion the City is called upon to conclude bargains, the result of which proves an impediment to the Harbor Commission, on another, the Harbor Commission acts without regard to the interests of the City, and, lastly, it is the Government that vetoes the plans of the Harbor Commission. Things have reached such a stage that the two powers are drawing apart, with the result that the good will of each body is destroyed, because the idea of the work to be done, the granting of permits and concessions, the equipment, the use and lengthening of certain streets, the concern about the present and future welfare of Montreal and the general aspect of the City as well as that of the port, do not arise from a common source, and because the sentiment of mutual concession and compensation that would produce harmony, is absent. What millions have not been spent on the port of Montreal? The expenditure serves particular enterprises, but revolts those who do not harbor sordid interests. Still let us not return to the past, except to learn a lesson for the future, and now that attention is drawn to the East End of Montreal, should we not unite our efforts so that the equipment of the wharf, including the section of the West End,