

RAPPORT ANNUEL

DE LA

CHAMBRE DE COMMERCE

DU

DISTRICT DE MONTRÉAL

---

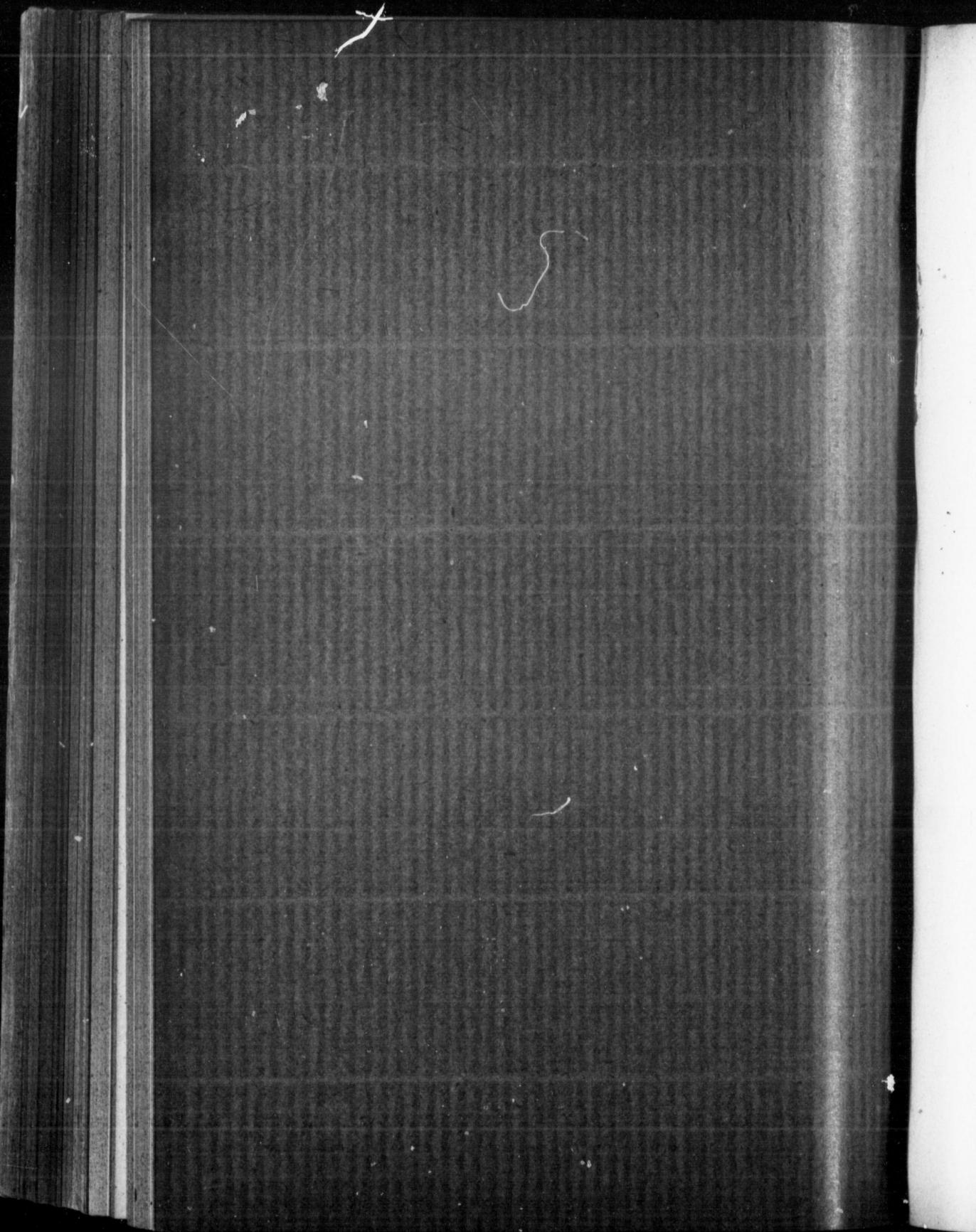
ANNÉE 1895

---

MONTRÉAL

---

1896.



RAPPORT ANNUEL

DE LA

CHAMBRE DE COMMERCE

DU

DISTRICT DE MONTRÉAL

---

ANNÉE 1895

---

MONTRÉAL

---

1896.

P.  
V.  
M.  
c  
c  
c  
c  
c  
c  
c

M.  
c  
c  
c  
c

MM.  
c

MM.  
c

MM.  
c

MM.  
c

MM.

# CHAMBRE DU COMMERCE DU DISTRICT DE MONTRÉAL.

## LISTE DES MEMBRES DU CONSEIL POUR L'ANNEE 1895

**PRÉSIDENT**

**VICE-PRÉSIDENT**

H. LAPORTE  
JOSEPH CONTANT

MM. CHARLES DESMARTEAU  
" ALPHONSE AUMOND  
" GUILLAUME BOIVIN  
" ALPHONSE RACINE  
" J. D. ROLLAND  
" JOSEPH FORTIER  
" O. FAUCHER  
" UBALDE GARAND  
" C. H. CATELLI  
" JOSEPH HAYNES  
" F. D. SHALLOW  
" C. P. CHAGNON

HON. LOUIS TOURVILLE  
MM. D. PARIZEAU  
" THÉODULE LEFEBVRE  
" L. E. MORIN, sr.  
" L. E. MORIN, jr.  
" TANCRÈDE BIENVENU  
" J. B. A. LANGTÔT  
" ROBT. BICKERDIKE  
" T. J. AQUIN  
" J. S. BOUSQUET  
" H. A. A. BRAULT  
" S. COTÉ, Secrétaire.

### Comités permanents pour 1895

#### TRIBUNAL DE COMMERCE.

MM. L. I. BOIVIN  
" J. GRENIER  
" CHS. LACAILLE  
" J. P. PERREAULT  
" DUFRESNE, jr.  
" N. A. HURTEAU

MM. J. O. VILLENEUVE  
" L. E. MORIN, sr.  
" R. COSTIGAN  
" JOS ROBERT  
" J. B. A. MARTIN  
" D. PARIZEAU

#### FARINES ET GRAINS.

MM. J. P. LEBEL  
" A. L. HURTUBISE

MM. G. G. GAUCHER  
" AUG. GIRARD  
" F. X. BENOIT

#### HUILES ET POISSONS.

MM. L. W. TELMOSSE  
" J. O. BOUCHER

MM. L. E. MORIN, sr.  
" E. TOUGAS  
" A. ROBITAILLE

#### BEURRES ET FROMAGES.

MM. N. F. BÉDARD  
" CHS. LANGLOIS

MM. J. A. VAILLANCOURT  
" J. N. DUGUAY  
" J. M. DUFRESNE

#### FOIN.

MM. D. PARIZEAU  
" J. X. PERREAULT

MM. A. L. HURTUBISE  
" JOS. ROBILLARD  
" Nap. LARAMÉE

#### BŒUFS ET LARDS.

MM. J. B. BOURASSA

MM. E. LAVIGNE  
" F. BAYARD

**PRODUITS CHIMIQUES.**

MM. JOS. CONTANT  
 " A. ROBERT

MM. S. LACHANCE  
 " F. L. PALARDY  
 " C. A. PFISTER

**CUIRS ET PEAUX.**

MM. G. BOIVIN  
 " S. O. DELORME

MM. H. LAURENCELLE  
 " J. B. A. LANCTOT  
 " J. Z. DESORMEAUX

**COMITÉ DE LA SALLE.**

MM. ALPH. AUMOND  
 " CHS. DESMARTEAU

MM. C. H. CATELLI  
 " O. FAUCHER  
 " J. HAYNES

**COMITÉ DE LEGISLATION.**

MM. L. E. MORIN, jr.  
 " JOS. CONTANT

MM. J. D. ROLLAND  
 " J. LAMBERT  
 " H. A. A. BRAULT

**COMITE DES CHEMINS DE FER.**

MM. ALPH. RACINE  
 " THÉODULE LEFEBVRE

MM. D. PARIZEAU  
 " F. D. SHALLOW  
 " J. HAYNES

**COLONISATION—MINES ET FORETS.**

HON. LS. TOURVILLE  
 MM. L. COUSINEAU

MM. J. S. BOUSQUET  
 HON. ALPH. DESJARDINS  
 M. J. D. ROLLAND

**NAVIGATION FLUVIALE.**

MM. R. FORGET  
 " C. DESMARTEAU

MM. ROBT. BICKERDIKE  
 " L. E. MORIN, jr.

**COMITE DES FINANCES.**

MM. JOS. CONTANT  
 " U. GARAND

MM CHS. DESMARTEAU  
 " T. BIENVENU  
 " C. P. CHAGNON

*Auditeurs :* UBALDE GARAND, T. BIENVENU.

**Liste des membres de la Chambre de Commerce  
du District de Montréal  
1895**

Aumond, Alphonse	Beausoleil, C.
Arcand, Zéph.	Beaulieu, A. D.
Armstrong, C. N.	Bourgouin, Geo.
Angers, Réal	Boivin, Guillaume
Archambault, Frs.	Bousquet, J. S.
Archambault, Jos.	Beauchamp, A. A.
Ayotte, Télésp.	Barsalou, Joseph
Aquin, Touss. J.	Boisseau, L. Horace
Archambault, Hon. H.	Boisseau, Louis
Augé, O. M.	Brunet, J. W. R.
Archambault, Léon	Bédard, N. F.
Archambault, R. A.	Beauchamp, L. E.
Ames, H. B.	Barsalou, M.
	Bastien, F. de S.
Bourdeau, Théoph.	Brosseau, D. C.
Béique, F. L.	Beauchemin, L. J. O.
Benoit, Z.	Barré, J. L.
Brissette, Damase	Brunet, J. (Sculp.)
Beauchamp, J. C.	Bourret, Arthur
Bourdon, J. R.	Beauchamp, J. J.
Bénard, Touss.	Beauchamp, Oscar
Barbeau, Thos.	Rossard, Jos.
Blanchet, Wm.	Beaubien, Ls. J. jr.
Bernard, J. H.	Bernard, L. A.
Benoit, F. X.	Belair, Ludger
Barbeau, Henri	Bessette, D. Z.
Boivin, L. I.	Brosseau, Joseph
Beaugrand, H.	Beaudry, N.
Beaubien, Hon. Louis	Bourdeau, Jos.
Briggs, C. A.	Bétournay, J. O.
Bourassa, J. B.	Bayard, F.

Brault, H. A. A.  
 Bourdon, J. E.  
 Bienvenu, Tanc.  
 Berthiaume, T.  
 Brisson, T. A., M.D.  
 Berger, Chas.  
 Brunet, Jos.  
 Bolduc, Ls.  
 Bertrand, E. A.  
 Bickerdike, Robt.  
 Beaudin, Siméon  
 Beaubien, Joseph  
 Brossard, Henri  
 Bernard, Dr A.  
 Bissonnette, A. C. A.  
 Brosseau, H.  
 Beaudry, L.  
 Brunet, P.  
 Bastien, T.  
 Barbeau, T.  
 Béland, C. J.  
 Bouthillier, C. C. Edmond  
 Boyer, L. A.  
 Balcer, Georges  
  
 Cadieux, L. A.  
 Cressé, L. G. A.  
 Coutlée, J. P.  
 Chaput, A. J.  
 Contant, Joseph  
 Chagnon, A. T. A.  
 Courtemanche, O.  
 Cadieux, H. C.  
 Cochrane, James  
 Cousineau, Ludger  
 Crevier, T.  
 Charlebois, C. T.  
 Catelli, C. H.

Charron, Frs.  
 Chouillou, C. Alf.  
 Chapleau, Godfroi  
 Cusson, E. N.  
 Choquet, F. X.  
 Chagnon, C. P.  
 Craig, F. X.  
 Charbonneau, L. L.  
 Corriveau, A. J.  
 Charlebois, A.  
 Casgrain, J. P. B.  
 Cardinal, J. T.  
 Chartrand Raymond  
 Carmel, A.  
 Crevier, L. J.  
 Costigan, R.  
 Chadillon, F. X.  
 Cyphiot, Dr.  
 Contant, H.  
 Chamberland, J.  
 Caron, L. A.  
 Carbonneau, C. E.  
 Carrier, C. H.  
 Corbeil, A.  
 Charrette, J. H.  
 Couvrette, A.  
 Cauchon, O.  
 Cadieux, H.  
 Clendinneng, Wm.  
  
 Dupuis, J. O.  
 Dupuis, Alexis  
 Delorme, Gustave  
 DeTonnancour, L. G.  
 Desormeau, J. Z.  
 Delorme, C. E.  
 Daniel, W. F.  
 Duhamel, J. G.

D.  
 De  
 Da  
 De  
 De  
 Da  
 De  
 De  
 Du  
 De  
 Da  
 Du  
 De  
 Di  
 Da  
 Da  
 Do  
 Du  
 Da  
 Du  
 De  
 Du  
 Des  
 Dav  
 Du  
 Dru  
 Des  
 Del  
 Del  
 Des  
 Des  
 Duf  
 Dw  
 Des  
 Dup  
 Dép  
 Den  
 Déc

- Duchesneau, Jos.  
 Desserres, Gaspard  
 Dansereau, M. E.  
 Demers, Stanislas  
 Demers, Gust. Dr.  
 Dansereau, Pierre, (voitures)  
 Destroismaisons, Gust.  
 Décary, Arthur  
 Duguay, J. N.  
 Desaulniers, Gonz.  
 Daignault, P.  
 Dumont, Achille  
 DeLorimier, S. A.  
 Dionne, A. C.  
 Daoust, Emilien  
 Dagenais, E.  
 Doré, J. E.  
 Durand, Albéric  
 Daigle, Jos.  
 Ducharme, G. N.  
 Demers, P.  
 Dufresne, Ovide, (fils)  
 Desmarteau, Chs.  
 Daveluy, Geo.  
 Dufresne, J. M.  
 Drummond, G. A. Sénateur  
 Descarries, J. A.  
 Delisle, Nolan  
 Delorme Adhémar  
 Desjardins, Louis  
 Desrosiers, J. A.  
 Dufort, H.  
 Dwyer, J. T.  
 Desjardins, Hon. Alphonse  
 Dupuis, F. X.  
 Dépatie, Arcade  
 Denis, L. N.  
 Décary, Ferd.
- DeMartigny, A. L.  
 Desjardins, Dr. H.  
 Duclos, Jos.  
 Dubreuil, Trefflé  
 Doucet P.  
 Décary, Francis
- Ethier, E. L.  
 Ethier, H. H.  
 Ethier, L. J.
- Faucher, O.  
 Fortier, Joseph  
 Forget, L. J.  
 Frappier, Onésime  
 Fortier, J. M.  
 Foisy, Th. F. G.  
 Foisy, G. W.  
 Foisy, A. Auguste  
 Foisy, L. Théod.  
 Filiatreault, Cyriac  
 Fellay, Ernest  
 Fortin, Ls.  
 Frigon, Albert  
 Forget Lucien  
 Fauteux, Hereule  
 Frenette, P.  
 Fournier, F.  
 Frigon, Benj.  
 Fournier, C. E.
- Gohier, R. S.  
 Gaucher, G. G.  
 Girard, Aug.  
 Généreux, E. A.  
 Geoffrion, L. E.  
 Garand, Ubalde  
 Gauthier, Thos.

Grenier, Jacques  
 Godin, J.  
 Grothé, L. O.  
 Granger, F. G.  
 Gareau, E. R.  
 Gagnon, N. T.  
 Gagnon, Arthur  
 Guay, Eug.  
 Goyette, Arthur  
 Gagnon, Pascal  
 Guay, N.  
 Girouard, J. Dr.  
 Gagnon, Donat  
 Gratton, J. B.  
 Gauthier, T. A.  
 Germain, A. D.  
 Grace, P.  
 Goulet, Capt. A  
 Gervais, C. A.  
 Gendron, S.  
 Garon, Pierre  
 Garhart, R. C.  
 Gravel, J. A.  
 Grenier, M. A.  
 Gélinas, Jules  
 Gendron, Arth.  
 Gravel, Pierre  
 Giguère, Cléophas  
 Giroux, Francis  
 Guimond, Cyrille  
 Gauthier, H.  
 Grothé, A.  
 Grothé, G.  
  
 Hérard, L. J.  
 Hamelin, A. S.  
 Hurtubise, L. A.  
 Hellebronner, J.

Haynes, Jos.  
 Hogan, Hy.  
 Hurtubise, Frs.  
 Hurtubise, Edwin  
 Hénault, L. H.  
 Hardy, Edmond  
 Hamilton, N. E.  
 Harris, J. W.  
 Hétu, L. O.  
 Hamilton, Henri  
 Huot, Jules  
 Hénault, O. L.  
 Hall, John S.  
 Hudon, Albert  
 Harel, J. Bte  
 Hughes, H. H. Fred.  
 Hébert, Philippe  
 Hudon, Victor  
 Hébert, L. H.  
 Hughes, I.  
  
 Itzweire, Ls. Philippe  
  
 Jodoin, Ferdinand  
 Jacotel, J. C.  
 Jacotel, Théodore  
 Joseph J. O., C. R.  
 Joseph Emile, Av.  
  
 Lefebvre, Théodule  
 Lefebvre, Théodore  
 Laurence, Oct.  
 Lanctôt, J. B. A.  
 Leclair, Alphse.  
 Langlois, Chas.  
 Lemay, Octave  
 Larivière, F, C.  
 Languedoc, G. de G

- Lambert, J., jr.  
 Laporte, H.  
 Lalonde, C. F.  
 Lachance, S.  
 Lavoie, Jos.  
 Lavigne, Emile  
 Lamarche, Jos.  
 Leclère, Pierre  
 Labrecque, Ans.  
 Létang, C. L.  
 Labrecque, J. O.  
 Labbé, G. H.  
 Laurin, Alph.  
 Lévesque, Jos.  
 Laviolette, J. G.  
 Larivière, Pierre  
 Lacaille, Chas.  
 Laurent, George  
 Labelle, Hospice  
 Labelle, Gust.  
 Léveillé, Grégoire  
 Lépine, A. T.  
 Laramée, L. H.  
 Lionais, Alfred  
 Lavallée Poussin, L. de  
 Leduc, Dr J.  
 Lemay, Victor  
 Lebel, J. P.  
 Labrèque, Henri  
 Lamoureux, Jos. (manuf.)  
 Lapointe, N.  
 Laurencelle, Honorius  
 Lamarche, V.  
 Lespérance, A.  
 Lapointe, F.  
 Laporte, Nap.  
 Lamarche, Amédée  
 Lorange, J., jr.  
 Lafontaine, Emery  
 Lajoie, J.  
 Leduc, Joel  
 Laberge, L. M. D.  
 Leclaire, Pierre (Av.)  
 Lachapelle, S., M. D.  
 Leblanc, P. Evariste  
 Léonard, Dr  
 LaBarthe, Vete de  
 Lemire, O.  
 Lanctôt, Théotime  
 Lavoie, J. M.  
 Labelle, Félix  
 Lalonde, J. U.  
 Lemay, W. B.  
 Lefebvre, J. H.  
 Lacasse, M. L. J.  
 Lalonde, Armand  
 Lanctôt, C. B.  
 Lamalice, P. E.  
 Lemieux, E.  
 Lanoix, Jos.  
 Lippens, B.  
 Lauriot, W.  
 Landry, Jos.  
 Lee, John  
 Lemay, E. H.  
 Laviolette, Dumont  
 Lambert, A.  
 Lafontaine, J. E.  
 Larose, W.  
 Léveillé, Edm.  
 Letendre, J. B.  
 Lalonde, J. B.  
 Langlois, J.  
 Lawrence  
 Lamontagne, L.  
 Lyll, P.

- Monier, J. B.  
 McShane, James  
 Morin, A. O.  
 Marsolais, G.  
 Mariotti, C.  
 Mercier, Félix  
 Maillé, Elie  
 Mélançon, Jos.  
 Mercure, Alfred  
 Mathys, F. B.  
 Meunier, C.  
 Mathieu, Euclide  
 Mathieu, Aimé  
 Marin, O.  
 Mathieu, L. Z.  
 Mongenais, J. B. A.  
 Mathieu, Nap.  
 Morin, L. E., sr.  
 Morin, L. E., jr.  
 Martin, J. B. A.  
 Martin, N. P.  
 Madore, D.  
 Martin, L. Amédée  
 Moisan, F. X.  
 Mailloux, P. P.  
 Mailloux, Ovide  
 Meldrum, Wm.  
 Mireault, Gilbert  
 Moore, T. F.  
 Martineau, P. G.  
 Martin, J. Albert  
 Martin, Adolphe  
 Martin, Frs.  
 Marcotte, J. M.  
 Martin, Timoléon E.  
 Martin, Alphse  
 Morriçon, J.  
 Morache, E.  
 Martin, Moïse  
 Martineau, J. B.  
 Martineau, O.  
 McKenna, J. R.  
 McLean, J.  
 Marceau, J. H.  
 Madore, J. A. C.  
 Moreau, Ovide  
 Martineau, Frs.  
 Marsan, Wilfrid  
 Marsan, S. E.  
 Moncel, G. N.  
 Miles, Hy.  
 Marsan, D.  
 Masson, Damase  
 MacDuff, J. H.  
 Martin, Joseph  
 Marcotte, Alphse  
 Madore, J. A.  
 Nault, J. H.  
 Normandin, J.  
 Nadeau, Théodore  
 Ouimet, J. A., Hon.  
 O'Leary, Patrick  
 Orsali Alex.  
 Ouimet, David  
 Parizeau, D.  
 Paquette, Jos.  
 Polinière, Baron, L.  
 Pigeon, Victor  
 Pausé, Vitalien  
 Pfister, C. A.  
 Préfontaine, Tous.  
 Préfontaine, R.  
 Pellerin, J. H.

- Piché, Gustave  
 Perreault, J. X.  
 Perreault, Jérémie  
 Pratte, L. E. N.  
 Parent, G. W.  
 Pepin, Henri  
 Pearson, G. D.  
 Pérodeau, N.  
 Painechaud, L. H.  
 Prud'homme, Alex.  
 Pigeon, Alph.  
 Paquin, J. R.  
 Perrault, Maurice  
 Paquin, Philéas  
 Perrault, O. S.  
 Prevost, Roméo  
 Perrault, Jos.  
 Piché, Jules Procule  
 Pauzé, F.  
 Poirier, Ferd.  
 Paquette, C. E.  
 Picard, E.  
 Pelletier, J. L.
- Quintal, J. E.
- Riendeau, J. A.  
 Rolland, P. D.  
 Resther, J. Z.  
 Rodier, J. A.  
 Rolland, Octavien  
 Robitaille, S.  
 Robillard, Clément  
 Ruel, David  
 Roy, Victor  
 Robitaille, Arthur  
 Roy, J. R.  
 Racine, Alphonse
- Robert, Jos. C.  
 Robert, Aug.  
 Resther, J. B.  
 Robillard, Jos.  
 Reinhardt, C. T.  
 Rochon, Osias  
 Rolland, J. D.  
 Riendeau, Joseph  
 Raza, Alphonse  
 Rainville, H. B.  
 Roy, F. X.  
 Riel, Joseph  
 Ritchot, A. P.  
 Richer, William  
 Roberge, L. A.  
 Roy, Arthur  
 Robidoux, J. E.  
 Renaud, Édmond  
 Rhéaume, Horm.  
 Raby, J. E.  
 Renaud, A.  
 Rochon, F.
- Shallow, F. D.  
 St. Mars, H.  
 Senécal, Eusèbe, Sr.  
 Savignac, J. R.  
 St. Cyr, Alf.  
 St. Louis, Emm.  
 St. Denis, Ed.  
 St. Arnault, L. N.  
 Smith, Sir Donald  
 St. Louis, C. E.  
 Ste. Marie, P. Z.  
 Surveyer, L. J. A.  
 St. Germain, F.  
 Stephens, Geo. W.  
 St. Denis, A. J. H.

Senécal, Oscar  
 Senécal, J. J. Eus.  
 St. Louis, J.-Bte.

Tessier, J. A.  
 Telmosse, L. W.  
 Thibaudeau, Hon. R.  
 Thibaudeau, Alfred  
 Turcotte, Alphonse  
 Tourville, Hon. Louis  
 Thibault, Jos.  
 Tousignant, N.  
 Tougas, Eus.  
 Trudel, Alfred  
 Tassé, J. (manuf.)  
 Taillon, Hon. L. O.  
 Tremblay, Ferd.  
 Trudel, J.  
 Telmosse, Jos.

Valiquette, Alph.

Vincent, Arthur  
 Vaillancourt, J. A.  
 Vanier, Odilon  
 Vanier, J. Emile  
 Venne, Jos.  
 Villeneuve, J. O.  
 Vallée, Conrad  
 Vaudry, G.  
 Viau, C. T.  
 Valois, J. A.  
 Vallières, S. D.  
 Valiquette, A. (Contr.

Windsor, J. W.  
 Wilson, J. M.  
 Wilson, Lawrence A.  
 Weir, W.  
 Wilson, J. H., Sr.  
 Wilson, Wilfrid  
 Whiteford, R. A. P.

*Me*  
 neu  
 tra  
 et  
 ait  
 exis  
 d'un  
 et a  
 en n  
 moi  
 fais  
 com  
 ciale

## RAPPORT DU PRÉSIDENT

---

Aux Membres de la Chambre de Commerce

DU

DISTRICT DE MONTRÉAL

Pour l'année 1895.

---

*Messieurs,*

L'an dernier, en terminant le rapport que j'ai eu l'honneur de vous soumettre, je disais que j'aurais voulu vous tracer un tableau brillant de notre situation commerciale, et j'ajoutais que nous devons avouer que, bien qu'il n'y ait pas eu de crise aigüe dans les affaires en général, il existait un état de dépression qui était le contre-coup d'une crise qui sévissait depuis deux ans aux Etats-Unis et aussi dans les pays d'Europe avec lesquels nous sommes en relations. J'exprimais en même temps l'espoir que les mois suivants amèneraient un état de choses plus satisfaisant. Cet espoir, malheureusement, ne s'est pas réalisé complètement ; et quant à la situation financière et commerciale du pays nous ne sommes guère mieux au début de

l'année 1896 que nous ne l'étions à l'époque correspondante de 1895.

Nous ne devons pas cependant désespérer encore de l'avenir, et malgré que l'horizon soit chargé de nuages sombres dans le domaine de l'économie politique pour le vieux continent comme pour l'Amérique, il y a tout lieu d'espérer que l'énergie caractéristique de notre population et son patriotisme de plus en plus éclairé produiront une réaction salutaire dans notre propre situation et ce, avant longtemps. Les hommes d'affaires canadiens-français ne devront pas se laisser abattre et ne devront pas laisser leur courage s'affaiblir en face des désastres financiers et industriels qui ont signalé l'année dernière et qui ont eu pour cause une trop forte tendance à la spéculation dans presque toutes les branches de commerce, et, comme je l'ai déjà dit, un surcroît de production et une trop grande extension des termes de crédit.

Ce que je disais l'an dernier a encore aujourd'hui son application pleine et entière : ce ne sera que lorsque la production générale s'équilibrera avec la consommation, que les prix se relèveront, que la confiance renaîtra et que l'activité reviendra.

Durant l'année qui vient de s'écouler, la Chambre de Commerce s'est occupée de beaucoup de questions très importantes ; et je dois le déclarer : elle a fait tout ce qui lui était possible de faire pour aider au mouvement progressif de notre commerce et de notre industrie, de même que de l'Instruction commerciale.

Je n'entrerai pas dans le détail de toutes les questions qui ont été traitées ; je vous citerai les plus importantes :— En premier lieu, la Chambre de Commerce a cru devoir prendre intérêt à l'érection d'un monument au fondateur

de Montréal. Malgré quelque divergence d'opinions sur les moyens à prendre pour réaliser ce noble projet, je constate que le bon vouloir d'un très grand nombre de nos membres a beaucoup contribué à mener ce projet à bonne fin, et aujourd'hui Montréal peut se vanter de posséder l'une des plus belles statues du genre due au génie de l'un de ses jeunes membres, le sculpteur Philippe Hébert.

Une autre question qui, encore aujourd'hui, intéresse vivement notre population et dont la discussion menace de tourner en acrimonies, a attiré l'attention de votre corporation : c'est celle d'un tramway électrique au parc de la montagne et de son utilité pour la masse de la population. Par un vote de douze pour et quatre contre, le Conseil de la Chambre de Commerce s'est prononcé pour l'affirmative le 8 Mars dernier, pourvu que ce tramway ne gêne en rien la circulation des équipages et des piétons et soit sous la direction de l'ingénieur de la cité.

Depuis trois ou quatre ans, la Chambre de Commerce avait sur son programme "l'Amélioration de l'instruction commerciale". Cette année enfin, un rapport a été fait sur cette matière concluant à certaines améliorations à apporter à l'instruction des enfants dans les académies commerciales. Ce rapport dont le texte est contenu dans le rapport du secrétaire a été transmis au Surintendant de l'Instruction publique et aux directeurs des maisons d'éducation de cette province.

Le colportage dans les campagnes qui a soulevé tant de plaintes de la part des marchands de détail, a été l'objet de l'attention de la Chambre qui, invariablement, s'est prononcée pour une législation de plus en plus sévère sur ce point. Je dois dire qu'un bon nombre de municipalités ont résolu de se prévaloir des dispositions de la loi sur le

colportage et que de bons résultats ont été obtenus déjà dans ces municipalités pour la prévention de ce commerce irrégulier. Je me permettrai d'exprimer le désir que la Chambre de Commerce ne perde point de vue cette matière importante au point de vue des intérêts des détaillants de nos campagnes et aussi au point de vue des intérêts des agriculteurs ;

La conclusion finale d'un traité de commerce avec la France devait nécessairement provoquer un intérêt des plus sérieux parmi les membres de notre corporation, et on comprend facilement que notre population s'attendait à nous voir prendre une attitude active dans le but de la faire bénéficier de tous les avantages résultant d'un contrat auquel l'Angleterre et la France se sont prêtées avec une extrême bonne volonté pour aider au développement de nos relations commerciales. Il n'est pas hors de propos de constater en passant que cette bonne volonté des deux grandes puissances européennes envers nous n'a pas rencontré dans une certaine fraction des sphères administratives des douanes, toute la sympathie pratique et immédiate à laquelle le commerce d'importation s'attendait. Toutefois, des hommes entreprenants se sont mis à l'œuvre pour profiter, sans trop de retard, des avantages que le traité pouvait offrir et ont travaillé à l'établissement d'une ligne directe de navires entre la France et le Canada. Ce projet pratique a donné lieu à un échange de correspondance très étendu entre ses promoteurs et le gouvernement fédéral. Votre Chambre de Commerce, consultée par le gouvernement sur cette matière, s'est prononcée en faveur d'une ligne de navires à vapeur qui devra relier les ports du Canada avec le port de Boulogne-sur-mer, en France et le port d'Anvers, en Belgique. Tout récemment, à la suite

du rapport d'une commission d'étude sur l'exportation en France et d'une entrevue avec l'honorable Ministre du Commerce, à Ottawa, le gouvernement consulta de nouveau cette Chambre pour savoirs on opinion sur l'utilité d'un service entre les ports du Canada et les ports français de l'Atlantique et de la Méditerranée. La Chambre de Commerce s'est prononcée en faveur de ce dernier service de navires sans préjudice toutefois à un port du nord de la France comme port principal d'attache.

(Voir le rapport imprimé de la commission d'étude d'exportation en France et les notes contenues dans le rapport du secrétaire.)

Je viens de mentionner la commission d'études sur les exportations en France et il est de mon devoir de signaler à la reconnaissance de notre Chambre les travaux et les recherches de cette commission qui se composait de Messieurs D. Parizeau, Joseph Contant, G. Boivin, J. Haynes, Georges Balcer.

Monsieur Georges Balcer, agent consulaire de France à Trois-Rivières, et l'un de nos membres les plus dévoués, fut le rapporteur de cette commission. Je ne puis trouver de termes suffisamment appropriés pour reconnaître dignement au nom de tous mes collègues la valeur de l'immense travail exact et pratiquement utile que Monsieur Balcer s'est imposé pour nous rendre service et pour permettre à notre commerce d'exportation de tirer la meilleure partie possible des dispositions du traité franco-canadien. Au moins, me sera-il permis de le remercier officiellement et d'inviter tous ceux qui s'intéressent à nos relations commerciales avec la France à consulter les rapports de notre distingué collègue.

En relation avec le rapport de la commission dont nous

venons de parler, lequel fut transmis, aussitôt imprimé, à l'honorable Ministre du Commerce, à Ottawa, une délégation fut nommée pour aller faire valoir auprès de ce dernier les conclusions du dit rapport, à savoir :—“ Qu'une délégation soit envoyée en France avec mission de se mettre en rapport avec les autorités compétentes et les hommes d'affaires de ce pays, d'étudier le marché français au point de vue de placer le plus possible de produits canadiens et de rapporter de leur mission toutes les données susceptibles d'éclairer le gouvernement et le monde des affaires sur les avantages et la mise en pratique du traité franco-canadien. Que cette délégation soit nommée et pourvue de moyens nécessaires pour remplir sa mission dans la forme et dans les conditions que le gouvernement jugera à propos de déterminer.”

Les délégués auprès du Ministre du Commerce qui étaient :—Le Président de la Chambre de Commerce, le Vice-Président, Monsieur Joseph Contant, Monsieur Georges Balcer et Monsieur S. Coté, le secrétaire, firent rapport que l'honorable ministre s'était montré favorable à la proposition de notre association et que, à moins d'événements contraires, il favoriserait le projet soumis.

La Chambre de Commerce est nécessairement dans l'expectative de l'attitude que prendra le gouvernement fédéral sur cette matière ; attitude très difficile à prévoir dans les circonstances présentes.

Le conseil de votre Chambre de Commerce ayant jugé à propos de demander des pouvoirs supplémentaires à l'Acte concernant les Chambres de Commerce, le gouvernement fédéral a accordé ces pouvoirs qui sont contenus dans le statut 58-59 Victoria, chap. 88, 1895. Entr'autres droits conférés par cette loi, la Chambre de Commerce

peut émettre des obligations jusqu'à concurrence d'un demi million de dollars pour la construction ou l'achat de propriétés pour son usage.

La Chambre de Commerce qui s'est beaucoup occupée d'une loi de faillites, durant les dernières années, n'a pas vu ses vœux se réaliser durant la dernière session du Parlement fédéral malgré les travaux qu'elle s'est imposés pour obtenir une pareille loi. Je crois devoir lui demander comme corps ainsi qu'à chacun de ses membres en particulier, de ne pas lâcher prise et d'insister en dépit de toutes les entraves imaginables pour qu'une pareille loi fasse partie de notre législation. Je n'ai pas besoin d'insister sur cette matière, tout le monde me comprendra.

Au mois d'avril dernier, la Chambre de Commerce s'est adressée au gouvernement fédéral pour lui demander l'établissement d'un bureau d'experts en douane dont la nécessité se fait sentir impérieusement depuis longtemps, tant pour la meilleure administration des douanes que pour assurer une évaluation plus correcte des marchandises importées ; le gouvernement fédéral n'a pas encore fait droit à cette demande. Il fut question, l'an dernier, et il est encore question d'une exposition internationale à Montréal, mais ce vaste projet ne paraît pas être entré encore bien avant dans le domaine de l'actualité. Cependant ce projet n'a pas échappé à notre attention et la Chambre a cru devoir lui prêter son concours en priant le gouvernement provincial de contribuer pour cet objet une somme au moins égale à celle que donnera la ville de Montréal, quelles que soient les conditions financières dans lesquelles se trouve notre province.

Une matière à laquelle s'intéresse la Chambre depuis déjà assez longtemps est celle de la fondation d'un musée

commercial. Aucun résultat définitif n'a encore été obtenu des démarches faites dans ce but, bien que je sois convaincu que, si les circonstances le permettent, nous aurons l'appui du gouvernement fédéral. Durant l'année passée, la Chambre a cru devoir donner son concours à l'encouragement de quelques œuvres d'utilité publique : ainsi, elle s'est fait représenter par une délégation spéciale à la cérémonie de clôture des cours de dessin et de peinture de la Société des Arts du Canada. Le président de la délégation, M. Joseph Contant, fit au nom de ses collègues, un rapport élogieux de cette institution, qui ne s'étant développée jusqu'à ce jour que grâce à l'initiative privée et sans aucun concours officiel, méritait l'encouragement de toute la population. La Chambre concourut dans l'opinion de la délégation et offrit au directeur, M. H. A. A. Brault, l'expression de ses meilleurs souhaits pour le succès de l'entreprise qu'il dirige.

Le gouvernement fédéral, le 3 mai dernier, dans l'après-midi, publia une ordonnance imposant un supplément de droits de douane et d'accise sur les articles frappés par les dernières modifications douanières, en donnant un effet rétroactif à son décret. C'était, on le conviendra, frapper le commerce d'importation d'une charge d'une légalité douteuse ; aussi, la Chambre de Commerce crut devoir réclamer contre cette imposition, attendu que beaucoup de marchandises avaient été passées en douane le 3 mai avant 4 heures de l'après-midi, et antérieurement, et que les importateurs subissaient nécessairement des pertes sérieuses.

Sur ce point, je ne me rappelle pas que le gouvernement ait fait droit aux observations de la Chambre de Commerce.

A propos de matières douanières, il s'est présenté deux

autres cas, à des dates différentes, sur lesquels la Chambre de Commerce a cru devoir faire des représentations au gouvernement fédéral : d'abord, le 6 septembre, j'attirai l'attention de mes collègues sur le fait que les autorités fédérales avaient donné des instructions d'exiger le paiement des droits sur toutes les marchandises en entrepôt de douane après deux années d'entrepôt, cette décision étant de nature à embarrasser considérablement le commerce d'importation, et qu'il serait utile de demander que la période de deux ans soit étendue à quatre ans.

Le conseil de la Chambre, le 27 septembre, après avoir examiné cette matière, pria le ministre des douanes d'obtenir du gouvernement que le délai de deux ans exigé par l'Acte des douanes pour les marchandises en entrepôt soit étendu à quatre ans ; il demanda en même temps qu'il soit permis à ceux qui ont des marchandises en entrepôt de faire tout transfert des dites marchandises chaque fois que les nécessités de leur commerce l'exigeront.

Le ministre du Commerce a déclaré que sur ce point la loi serait interprétée dans son sens le plus large.

Le deuxième cas regarde l'application de droits nouveaux imposés sur les emballages, fûts et caisses contenant les vins importés de France. La Chambre de Commerce crut devoir faire observer au gouvernement que cette imposition nouvelle rendait illusoire la réduction des droits stipulés dans le traité franco-canadien et pria le ministre de bien vouloir suspendre cette décision.

Jusqu'à ce jour, rien ne paraît avoir été fait par le gouvernement fédéral pour donner satisfaction dans le dernier cas que je viens de citer.

La charge d'inspecteur de peaux pour la division de Montréal étant devenue vacante, un candidat à cette charge

s'est présenté devant votre Commission spéciale d'examineurs de cuirs et peaux qui, après un examen suivant les termes de la loi, lui octroya un certificat de compétence. Ce certificat ayant été transmis à qui de droit à Ottawa, réponse fut faite que la Chambre de Commerce ne possédait pas les pouvoirs de l'octroyer. Cette prétention fut combattue par la Chambre qui s'est appuyée sur une opinion légale de Mr. S. Beaudin, C. R., lequel déclare de son côté, que la Chambre possède ce droit. Après un échange de correspondance assez étendue, le cas a été référé au Ministre de la Justice dont on attend la décision.

Nous avons cru devoir, vu l'état précaire des finances de la ville, nous occuper quelque peu des amendements à la charte municipale. Je ne m'étendrai pas sur tous les détails des travaux faits par un comité spécial de notre corporation conjointement avec d'autres organisations qui ont pour mission de réformer notre législation municipale. Qu'il me suffise de dire que ces travaux n'ont pas été sans résultats pratiques pour l'avenir et que les résultats obtenus devant le parlement provincial, lors de sa dernière session, influenceront dans une bonne mesure sur l'administration de nos affaires civiques dans le sens d'une réforme pour le mieux.

Le commerce se plaint depuis plusieurs années que les annonces de ventes de propriétés immobilières par le Shérif sont insuffisantes. Un comité de cette Chambre chargé d'étudier cette question déposa un rapport qui fut adopté et transmis au procureur général de la Province. Ce rapport conclut à demander que la loi ordonne au shérif d'annoncer les ventes d'immeubles de manière à protéger efficacement les créanciers hypothécaires.

Un vaste projet destiné à relier les communications

entre les grands lacs et le port de Montréal, occupe actuellement l'attention non seulement de notre Chambre de Commerce, mais encore de tout l'élément commercial exportateur du Nord-Ouest canadien et américain : c'est le projet de la canalisation de la rivière Ottawa. Ce projet, s'il est mis à exécution, révolutionnera sans aucun doute une grande partie du commerce, et je crois pouvoir dire que notre Chambre ne lui refusera aucunement son appui, mais que, au contraire, elle aidera à sa réalisation qui fera du port de Montréal le grand port de sortie des productions de l'Ouest destinées à être exportées par voie du St-Laurent.

Faisant droit aux demandes des cercles de la navigation, la Chambre de Commerce a adopté tout récemment un rapport circonstancié suggérant la construction d'un port de refuge à Petit Métis ; cet endroit étant considéré le plus favorable pour l'escale des navires petits et grands qui font le service de l'Atlantique.

J'évite à dessein les commentaires sur la suspension de la Banque du Peuple. Qu'il me soit permis d'espérer que cette triste expérience servira de leçon à l'avenir.

La Chambre a cru devoir modifier ses règlements particuliers dans le courant de l'année et ils sont en vigueur depuis le commencement de novembre dernier. Il me faudrait un volume pour noter en détail toutes les matières qui ont fait l'objet des travaux de cette Chambre durant l'année passée ; je suis forcé de ne toucher qu'à celles qui se rapportent, le plus sérieusement aux intérêts généraux du commerce et de l'industrie. On trouvera au rapport du secrétaire la nomenclature de ces matières.

L'an dernier, à pareille époque, la liste des membres de notre Chambre contenait 544 noms ; aujourd'hui, cette liste

n'en contient que 506, bien qu'un bon nombre de membres nouveaux aient été admis dans le cours de l'année. La raison de cette diminution réside dans le fait qu'un certain nombre de membres ont résigné, les uns, pour raison d'économie, ne voulant pas payer la contribution de cinq piastres, d'autres parce qu'ils n'avaient pas le temps d'assister aux assemblées ; plusieurs noms ont été rayés de la liste pour diverses causes, soit d'absence du pays, soit défaut du paiement de la contribution.

J'ose exprimer l'espoir que le retour de temps meilleurs et un examen attentif des travaux de cette Chambre provoqueront pour l'année qui vient une augmentation dans le nombre de nos membres.

Qu'il me soit permis, en conclusion, de constater de nouveau que notre institution exerce aujourd'hui une influence assez marquée et qu'elle attire chaque jour davantage, l'attention du public.

La presse française et anglaise de Montréal qui, par les années passées, nous manifestait beaucoup d'intérêt, nous a continué ses bons offices durant toute l'année et c'est un bien grand plaisir pour moi de lui offrir au nom de tous les membres de cette Chambre l'expression de notre reconnaissance.

On trouvera plus loin le rapport de notre représentant à la Commission du Havre. Ce rapport sera lu avec intérêt, je n'en doute pas.

Le rapport du Secrétaire, imprimé plus loin, ainsi que le rapport du Trésorier sont contenus dans la présente brochure.

H. LAPORTE,  
*Président,*

RAPPORT DU COMMISSAIRE DU HAVRE

REPRÉSENTANT

LA CHAMBRE DE COMMERCE

DU

DISTRICT DE MONTRÉAL

Pour l'Année 1895

---

*Monsieur le Président, Messieurs,*

J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport comme votre représentant dans la Commission du Havre pour l'année 1895.

Les mois d'hiver ne sont pas des mois de grande activité pour la Commission du Havre. On s'occupe spécialement de raccommodage des machines qui ont pu se briser ou de leur remplacement par de nouvelles, du radoubage des vaisseaux pour les opérations du printemps, de la construction de chalands, etc., etc. C'est aussi le temps des contrats pour les différents articles dont on peut avoir besoin dans le cours de l'année ; bois, charbon, fer, huiles, câbles, chaînes, fiches, clous, pierre, macadam, etc.

Pendant le mois de mars, la Commission a reçu 3,580 verges cubes de terre provenant des excavations de la ville qui a été employée sur la jetée (Guard Pier). Cette terre ne coûtant rien réduit d'autant le coût de la jetée.

Pendant l'hiver, on a construit la coque d'un bateau qui devait porter des engins à forer le roc préalablement au minage et on a donné un contrat pour la construction d'un remorqueur en acier d'une grande puissance pour en remplacer d'autres qui avaient fini leur temps de service.

La première affaire publique importante qui s'est présentée a été une demande de la part du chemin de fer de ceinture pour le privilège de passer sur les quais. Les plans et devis soumis par les ingénieurs du chemin furent soumis à l'ingénieur de la Commission du Havre et au maître du Havre qui firent un rapport conjoint que les intéressés pourront lire dans le rapport annuel de la Commission du Havre et dont la conclusion était comme suit :

*Considérant* le plan en son entier, nous pouvons le réduire sommairement comme suit :

1° Les lisses seraient placées à une élévation de 14 à 31 pieds au-dessus du niveau des quais sans connexion aucune avec eux et n'apporteraient par conséquent, aucun trafic dans le havre, c'est-à-dire le trafic amené au havre par le chemin projeté devrait y être amené par les voies qui sont à présent sur les quais et les connexions pourraient se faire sans la construction de la voie élevée.

2° Le chemin de ceinture se servirait purement et simplement des quais que comme un chemin tout fait sans égard à aucune connexion avec le havre.

3° Le passage du chemin de fer de ceinture sur les quais nous priverait de beaucoup d'espace de grande valeur avec des ouvrages dispendieux que nous y avons faits, causerait un grand dommage aux quais en réduisant la largeur et en fin de compte, détruirait complètement l'utilité d'un certain nombre d'entre eux.

Le mois d'avril apporta le contingent ordinaire annuel de glace qu'il fallait déblayer à grands frais. La débâcle qui avait commencé le 2 avril se continua jusqu'au 15, mais ce ne fut que le 21 avril que la navigation s'ouvrit.

Pour vous donner une idée de l'amoncellement de glace qu'il y avait sur les quais, il suffira de vous dire que le déblaiement commencé le 17 avril avec 150 hommes qui furent portés à 525 vers le 25, se continua jusqu'au 5 mai au coût de \$4,797.87.

Nos quais n'échappèrent pas intacts. A Hochelaga, 192 pieds d'ouvrage de cage fut déplacé. Un vieux quai à la Pointe du Moulin à Vent, construit en 1864, s'effondra sous le poids des glaces. A part cela, nous constatons peu de dommage.

Les échafauds sur la jetée (guard pier) furent mis en place le 24 avril et les travaux réguliers commencèrent le premier mai et se poursuivirent avec beaucoup d'activité pendant toute la saison.

Dans le cours de l'été, une question importante se présenta qui eut l'effet de faire modifier le plan No 6. Cette question demande une explication.

Vous n'avez pas oublié combien l'eau a été basse pendant la saison de navigation, de fait de mémoire d'homme, on ne l'avait jamais vue aussi basse, à tel point que les égouts qui déversent dans la partie supérieure du Havre étaient presque à l'état stagnant et donnaient une telle puanteur que les ouvriers du port en étaient sérieusement incommodés. L'attention du Bureau de Santé ayant été appelée sur cet état de chose, les ingénieurs du Havre, de la cité et même celui du gouvernement, durent se concerter pour amoindrir, sinon faire disparaître la nuisance et il

fut convenu d'arrêter la jetée à une distance de mille pieds du pont Victoria, d'enlever la batture ainsi qu'un quai qui se trouve à la Pointe St-Charles pour donner un libre cours d'eau qui aiderait à celle qui provient du canal à créer un courant qui enlèverait les eaux qui provenaient des égouts de la ville. Cet ouvrage ne doit être considéré que comme temporaire, car il deviendra urgent, avant longtemps, de changer les bouches d'égouts de place et de les placer là où un fort courant existe continuellement. Avec ce changement, les mauvaises odeurs provenant des égouts disparaîtront et nous n'aurons plus qu'une eau propre et sans odeur dans notre havre.

A la demande du gouvernement et en prévision de la révolution qui s'opère dans la construction des steamers, le plan No 6 sur la terre ferme doit aussi subir un changement important. Au lieu de la construction de quatre quais tels que projetés sur les plans, il n'en sera construit que deux qui seront placés à un angle d'environ 45 degrés de l'entrée du canal. Ces quais devront avoir de 1500 à 1800 pieds de longueur et donneront beaucoup plus d'espace que les anciens quais projetés qui auraient obstrué la circulation des steamers lorsqu'ils auraient laissé les quais après avoir pris leurs cargaisons. Ces quais se commenceront probablement dans le cours de cette année.

A propos de la révolution qui se fait dans la construction des steamers transatlantiques, on ignore généralement que c'est aux Canadiens que revient l'honneur d'avoir traversé les premiers l'Atlantique dans un steamer construit en Canada, et comme ce fait a une grande valeur historique, j'ai pensé qu'il ne serait pas hors de propos de le consigner dans ce rapport pour servir aux générations

futures pour qui cette question pourra devenir un sujet de contestation, car on a déjà prétendu que lorsque Napoléon a été transporté à l'île Ste-Hélène, il aurait fait la rencontre du premier steamer américain qui traversait de l'Amérique en Europe, ce qui est peu probable comme on le verra par ce qui suit.

Les Américains réclament pour eux l'honneur d'avoir traversé les premiers l'Atlantique dans un steamer de construction américaine quand de fait, cet honneur appartient aux Canadiens, et nous trouvons la preuve de ce fait dans une lettre du capitaine John McDougall à M. William King de Québec, datée de Londres, 16 novembre 1833, qui se trouve maintenant entre les mains de M. J. M. LeMoine de Québec. Nous avons une seconde preuve dans une autre lettre adressée à M. Robert Christie, qui en fait mention dans son histoire du Bas-Canada et qui est datée de Sainte-Foye, 10 août 1853. Dans la première lettre, le capitaine McDougall écrit que parti du 18 août 1833, après avoir longtemps attendu pour des passagers de l'île du Prince-Edouard et avoir pris un fort chargement de charbon, il parvint à Terre-Neuve où il fut assailli par une forte tempête qui effraya tellement les passagers et l'ingénieur particulièrement qu'il fut fortement question d'entrer au port. Nous avons perdu le mât de perroquet et un des engins avait été désemparé depuis le commencement de la tempête dit dans cette lettre le capitaine McDougall, et il était devenu impossible de se servir de l'autre. L'ingénieur rapporta que le vaisseau sombrait. La position devenait critique. Nous parvînmes toutefois à arrêter l'eau, et avec un engin, nous marchâmes pendant dix jours et nous abordâmes à Cowes pour nettoyer les bouilloires, opération qui prenait de 24 à 26 heures tous

les quatre jours. Comme nous avions déjà peinturé l'intérieur, nous peinturâmes l'extérieur du vaisseau pour présenter un air coquet quand nous arriverions à Londres. Dix jours après son arrivée, le *Royal William*, qui était le nom du steamer, ayant été réparé et cuivré, fut vendu et son modèle étant considéré supérieur à quoique ce soit en steamer, je ne serais pas surpris que George Black aurait déjà reçu des commandes pour en construire de semblables. Le *Royal William* a été vendu dix mille louis.

Dans la seconde lettre, il dit : " En cherchant parmi mes papiers, j'en ai trouvés qui avaient rapport au steamer *Royal William* qui me rappelèrent la promesse que je vous ai faite de vous donner quelques notes sur son histoire quand je le commandais du 19 avril 1833 au premier janvier 1838.

Je pris charge du *Royal William* à Sorel après qu'il eût été vendu par le shérif pour le compte du capitaine Nicholas. Pendant le mois de mai, nous l'employâmes à remorquer les navires de la Grosse Ile, et plus tard, nous fîmes un voyage à Gaspé, Pictou, Halifax et Boston. Le *Royal William* fut le premier steamer anglais qui visita ce port. A mon retour, les propriétaires décidèrent de l'envoyer à Londres et je partis pour ce port, via Pictou le 5 août. Je fus retenu à Pictou jusqu'au 18, pour réparer les engins et les bouilloires et prendre du charbon. Je levai l'ancre pour Londres que j'atteignis en vingt jours malgré plusieurs contre-temps, ayant été obligé de marcher pendant six ou sept jours avec un seul engin et une autre semaine pour nettoyer les bouilloires et faire d'autres réparations.

On peut à bon droit considérer le *Royal William* comme le premier steamer qui a traversé l'Atlantique à la

vapeur complètement, puisque le *Savannah*, steamer américain, qui avait traversé de Liverpool à Petersburg avait fait la plus grande partie du trajet sous voile aller et retour. C'est ici que s'élève la question de savoir à qui revient l'honneur de la première traversée transatlantique à la vapeur.

Les premiers steamers qui traversèrent d'Angleterre en Amérique furent le *Sirius* et le *Great Western* qui appartenaient à une compagnie anglaise qui s'appelait *British and American Steam Navigation Company* formée en 1836 pour l'établissement de lignes de steamers entre l'Angleterre et l'Amérique. Le *Sirius* partit de Londres le 4 avril 1838 et le *Great Western* partit de Bristol trois jours plus tard et tous deux arrivèrent dans le port de New-York le jour de la Saint George, justement cinq ans après le voyage du *Royal William*, de sorte qu'il est incontestablement prouvé que ce n'est pas à ces vaisseaux que revient l'honneur d'avoir traversé l'Atlantique à la vapeur, les premiers. Parmi les vaisseaux qui furent construits en Angleterre, il y en eut un qui fut appelé *Royal William*, qu'il ne faut pas confondre avec celui qui était parti des chantiers de Sorel. Le compétiteur le plus sérieux à l'honneur de la première traversée sous vapeur est le navire américain *Savannah* qui a traversé l'océan entre Savannah et Liverpool au moyen de ses voiles et de la vapeur. Les roues étaient d'une construction particulière et se levaient et s'abaissaient à volonté suivant le besoin qu'on en avait. Dans son voyage entre Savannah et Liverpool, le livre de log montre qu'il s'est servi des engins seulement pendant quatre-vingts heures et des voiles le reste de la traversée qui s'était effectuée en 29 jours et onze heures. C'était réellement un voilier

avec des roues dont on se servait en temps calme ou dans des rivières. Au reste, voici un extrait du livre de log :

SOUS VAPEUR.		VAPEUR FERMÉE.	
Mai 30.....	8 h. A. M.	Mai 30.....	6 h. P. M.—10 hrs.
Juin 1.....	8 “ “	Juin 2.....	2 h. A. M.—18 “
“ 6.....	8 “ “	“ 6.....	12 h. P. M.—16 “
“ 9.....	8 “ “	“ 9.....	12 h. P. M.—4 “
“ 11.....	10 “ “	“ 11.....	12 h. P. M.—14 “
“ 16.....	8 h. P. M.	“ 17.....	2 h. P. M.—18 “
		Total—heures.....	80

On ne peut donc pas réclamer l'honneur pour le *Savannah* et par conséquent, c'est au steamer canadien, le *Royal William*, construit à Sorel, que revient l'honneur d'avoir traversé le premier l'Atlantique sous vapeur et est par conséquent le premier des steamers qui sont devenus les villes flottantes d'aujourd'hui.

Les recettes du mois de mai firent voir une diminution de \$179 quoique le nombre de vaisseaux qui avaient visité notre port, montrait une diminution de 31 steamers, ce qui démontre que la grosseur des steamers va continuellement en augmentant.

On se souvient que le gouvernement avait chargé trois ingénieurs d'étudier les moyens d'améliorer le port de Montréal et de faire rapport. Le 16 avril, les ingénieurs soumièrent leur rapport au Ministre des Travaux Publics, mais ce rapport ne devint public que le 7 août. En conséquence de son importance, je crois devoir le donner ici *in extenso* afin de pouvoir y référer plus tard quand l'occasion s'en présentera.

Ottawa, 16 avril 1895.

A L'HONORABLE J. A. OUIMET,

*Ministre des Travaux Publics.*

MONSIEUR,

Les soussignés ont l'honneur de faire rapport comme suit sur les instructions contenues dans votre lettre du 28 janvier dernier. Ils ont fait une enquête sur les différentes matières contenues dans un rapport au Conseil sous la date du 19 novembre 1894 (dont copie ci-annexée) relativement aux améliorations projetées du Havre de Montréal.

#### Ce que demande la Commission du Havre.

Dans le but de mettre à exécution ces améliorations, les Commissaires du Havre de Montréal demandent au gouvernement de leur fournir l'aide nécessaire pour mener les choses à bonne fin, à part le million qu'ils sont autorisés à prélever, une autre somme de trois millions, le tout devant porter intérêt au taux de pas au-delà de trois et demi pour cent,—l'argent devant être employé comme suit :

(A). \$2,000,000 pour l'exécution du plan No 6 qui a déjà reçu la sanction du gouvernement conformément aux dispositions du chapitre 92 des Statuts refondus du Canada.

(B). \$1,000,000 pour construire un bassin intérieur dans la partie est de la ville dans une localité qui sera choisie après examen comme étant la plus propice à cette fin, et

(C). \$1,000,000 pour compléter le bassin du Moulin à Vent et autres ouvrages dans le havre non compris dans le plan No 6.

Les Commissaires du Havre offrent comme garantie pour cet emprunt, qui devra s'obtenir sur le crédit du gouvernement, les débetures du havre de Montréal et ses revenus. Il est bien entendu qu'il ne sera pas imposé de nouvelles taxes sur les navires ou le commerce du port.

La dette actuelle est d'environ \$2,750,000 payant un intérêt d'une moyenne de  $4\frac{3}{4}$  pour cent. La moyenne du surplus annuel entre les années 1889 et 1894, ces deux années comprises, a été d'environ \$58,500. Ceci représente, à un intérêt de  $3\frac{1}{2}$  %, un capital de \$1,675,000. On remarquera néanmoins que la moyenne ci dessus comprend une année exceptionnellement mauvaise, l'année 1894, et qu'on a lieu

d'espérer que pour les cinq années prochaines, la moyenne du surplus devra atteindre la somme de \$70,000 qui permettrait de payer l'intérêt sur un emprunt de \$2,000,000 qui serait le maximum d'un emprunt qui serait fait prudemment sur une telle garantie.

Les commissaires du havre, en pressant la dépense de quatre millions, représentent qu'aucun argent public n'a encore été approprié au port de Montréal comme il a été fait pour les autres ports quoique les affaires transigées à Montréal consistent très largement dans la manipulation de marchandises importées ou exportées de l'Ouest. Ils considèrent donc que toute dépense qu'ils ne pourraient pas rencontrer avec leurs propres revenus devraient être à la charge du gouvernement de la Puissance.

En considérant l'aspect financier de cette question, on ne devra pas perdre de vue qu'on n'a pas encore négocié l'emprunt autorisé d'un million qui devra être inclus dans les montants qu'il faudra prélever. Il existe de plus un arrangement entre la Corporation de la ville de Montréal et la Commission du Havre par lequel la ville de Montréal doit contribuer un million envers les travaux actuellement en progrès, somme qui sera absorbée sans offrir d'accommodation supplémentaire dans le havre, mais seulement pour protéger la ville contre les inondations.

La Commission du Havre n'a pas pu exécuter ces travaux avec toute la célérité qu'elle aurait voulue. Environ la moitié de la jetée (guard pier) est complétée et on a fait considérablement de draguage dans le havre. On n'a pas encore commencé les quais.

Les soussignés ont entendu un grand nombre de témoignages sur la question du commerce de Montréal, et après mûre délibération sous tous ses aspects, recommandent unanimement ce qui suit :

1° On devra s'occuper du plan No 6 tel qu'exhibé, mais comme la moyenne du surplus ne garantit pas dans un avenir rapproché une dépense de plus de deux millions, le plan tel qu'originellement arrêté ne pouvant être exécuté pour cette somme, on devra d'abord compléter la jetée (le guard pier). Comme l'accommodation que donneront les quais projetés sera proportionnellement plus considérable que les approches pourront faciliter dans une localité aussi congestionnée et où l'accès aux chemins de fer sera toujours difficile, les soussignés recommandent aux Commissaires du Havre de modifier cette partie du plan No 6 qui comprend la construction de quais de manière à ne

donner que la moitié du front tel qu'actuellement proposé et de reconsidérer la question de faire des quais élevés en autant qu'il ne paraît pas désirable d'avoir des hangars permanents sur les quais qui sont à proximité de grands magasins. Les modifications suggérées permettraient de compléter les améliorations commencées y compris les travaux à la Pointe du Moulin à Vent avec les revenus qui proviendraient du Havre.

Que l'aide donnée à la Commission du Havre provienne d'un emprunt direct, de l'émission de débentures ou d'une garantie d'intérêt, est du ressort du gouvernement.

Quand les travaux ci-dessus mentionnés seront complétés, le Havre fournira des facilités de manipulation non-seulement pour le trafic actuel, mais aussi pour celui qui pourra surgir en plus pour quelques années à venir. Cette localité sera toujours une localité favorite à cause de sa position centrale pour les lignes régulières de steamers qui ont la manipulation de petits colis de fret divers, mais ne sera jamais un lieu désirable en conséquence de la difficulté d'accès et la manipulation de lourds colis d'une manipulation dispendieuse. Il faudra donc pourvoir à fournir des facilités où le trafic est moins congestionné, où il sera possible de mettre les quais en correspondance avec les chemins de fer à un taux raisonnable aussi bien que fournir ample espace pour l'emmagasinage de fret lourd, bois, grains, bestiaux, etc.

Il n'y a pas le moindre doute que la localité la mieux adaptée pour ce commerce est la grève en bas du courant Sainte-Marie entre la Longue Pointe et Maisonneuve. Si la proportion d'augmentation dans le commerce de Montréal et de la Puissance se maintient comme nous avons lieu de croire dans les articles ci-haut nommés, il ne s'écoulera pas beaucoup plus de sept à huit ans avant que la nécessité de cette extension se fasse sentir dans la partie est de la ville et la construction d'une cale sèche devienne une nécessité et afin d'avoir ces travaux complétés en bon temps il n'y a pas un instant à perdre.

Les soussignés considèrent que dans l'éventualité de la construction de ces travaux, le coût devrait être supporté par le gouvernement et les travaux mis sous son contrôle, non pas par ce que les revenus du Havre ne permettraient pas aux Commissaires de les exécuter, mais à cause de son importance nationale qui exige du gouvernement que le commerce soit fourni de facilités pour atteindre Montréal comme tête de commerce soit fourni de facilités pour atteindre Montréal comme tête de navigation océanique pour l'intérieur et ils recommandent en con-

séquence qu'on procède à faire des sondages et examiner les lieux qui conviendraient le mieux et qui seraient les plus avantageux et les moins dispendieux pour faire les plans préliminaires à un ouvrage de cette importance. En conclusion, les soussignés représentent respectueusement que les ouvrages recommandés soient poussés aussi promptement que possible afin d'assurer au port de Montréal une bonne proportion du commerce de l'Ouest et de mettre un frein aux empiètements de routes rivales. Ce but peut s'atteindre seulement en fournissant les moyens les plus économiques et les plus rapides pour le transbordement du fret soit vers l'Est ou vers l'Ouest et en réduisant les charges sur les vaisseaux qui visitent le Saint-Laurent aux plus bas chiffres possibles.

Respectueusement soumis,

(Signé)

THOMAS MUNRO,  
LOUIS COSTE,  
WM. P. ANDERSON.

## RAPPORT SUPPLÉMENTAIRE

---

Ottawa, 19 mai 1895.

MONSIEUR,

En transmettant le rapport ci-joint sur les améliorations du havre de Montréal, les soussignés ont l'honneur d'ajouter que dans l'éventualité de l'acceptation des suggestions contenues dans ce rapport, par le gouvernement qui se déciderait à faire un prêt ou à garantir un emprunt dont les revenus du havre serait la garantie, ils sont d'opinion qu'un tel prêt ne devrait pas dépasser la somme de deux millions et de modifier le plan de travaux de manière à ce que le coût ne dépasse pas ce chiffre.

La réduction peut s'accomplir comme suit :

Plan No 6 qui comprend :

1° La construction d'une jetée de 7000 pieds de long depuis le pont Victoria à un point vis-à-vis du grand quai communément appelé quai Victoria ;

2° La construction de quatre quais élevés entre le canal Lachine et le quai Victoria ;

3° Le creusage d'une espace considérable dans le havre entre la jetée et le chenal actuel ;

4° La construction de quatre quais de niveau actuel des quais à Hochelaga ne devrait pas se continuer tel que précédemment arrêtée, mais le plan devrait être modifié comme suit :

1° La construction de la jetée ne devrait se poursuivre que jusqu'à un point en haut du courant pour obtenir une protection contre la débâcle jusqu'aux quais de la Pointe du Moulin à Vent vu que le devant de la viile est suffisamment protégé par les travaux accomplis. Cette extension peut se faire en déposant tout ce qu'on retire du fond du fleuve qui ne peut s'employer avantageusement ailleurs. Dans tous les cas, on devrait laisser une ouverture suffisamment large entre le pont Victoria et la tête de la jetée pour y laisser entrer un courant

d'eau qui ne causerait aucun inconvénient aux vaisseaux tout en étant d'un immense bénéfice au point de vue sanitaire.

2<sup>o</sup> On devrait réduire le nombre de quais à deux chacun d'une longueur de 1000 pieds. Ces deux quais fourniraient toute l'accommodation désirable dans cette partie du havre dont les approches sont si congestionnées, où l'accès est difficile tant pour les chemins de fer Grand Tronc et Pacifique Canadien et où il est impossible d'obtenir d'autres facilités terminales excepté qu'à un coût immense. Ces deux quais devraient être construits à un angle plus parallèle à la ligne des quais que ceux projetés dans le plan No 6 et à une hauteur suffisante pour la hausse et la baisse de l'eau pendant la saison de navigation. Des constructions permanentes sur ces quais ne sont pas nécessaires quand les magasins de la ville sont à proximité.

3<sup>o</sup> Le creusage du Havre à 27 pieds 6 pouces à eau basse ne devrait se poursuivre sous les circonstances actuelles qu'autant qu'il est nécessaire pour laisser entrer et partir facilement les steamers et à l'enlèvement de la batture Molson qui se trouve entre le quai Victoria et le pied du courant qui est une source de grand danger pour les navires qui laissent le port.

Tout le matériel provenant du draguage devrait être employé à la construction de deux quais, n'employant le surplus que pour compléter la jetée (guard pier).

4<sup>o</sup> Abandonner la construction des quais à Hochelaga qui ne seront pas requis si on se propose de pousser les travaux dans la partie tel que suggéré à la fin du rapport ci-joint.

Si ces changements sont adoptés, les soussignés sont d'opinion que la somme de deux millions sera amplement suffisante pour compléter tous les travaux ci-dessus énumérés y compris le creusage du bassin du Moulin à Vent à une profondeur de 27 pieds et d'une largeur de 300 pieds ainsi que la construction d'un quai de 1000 pieds, parallèle à celui de la Pointe du Moulin à vent du côté du sud du chenal où le commerce de charbon trouvera d'ample accommodation.

Nous avons l'honneur d'être, Monsieur,

Vos obéissants serviteurs.

(Signé.)

“

LOUIS COSTE.

WM. P. ANDERSON.

A l'Honorable J. A. OUMET,

*Ministre des Travaux Publics.*

Le 8 août, l'honorable Ministre des Travaux Publics rencontra les Commissaires du Havre pour discuter le rapport des ingénieurs. Après d'assez longs pourparlers à la séance régulière du 13, la Commission du Havre adopta la résolution suivante :

RÉSOLU qu'en conformité avec la décision arrêtée lors de la conférence avec l'honorable Ministre des Travaux Publics à une assemblée spéciale des Commissaires tenue le 8 courant, instruction soit donnée à M. Kennedy, ingénieur en chef, de préparer un plan aussitôt que possible montrant comment les modifications au plan No 6, recommandées par la Commission d'ingénieurs du gouvernement, peuvent se faire et qu'à la prochaine assemblée des Commissaires, il fasse rapport sur la localité où devra s'arrêter la construction de la jetée vers le pont Victoria telle que recommandée dans le rapport des ingénieurs du gouvernement ”.

Comme il y avait divergence d'opinion entre l'ingénieur du gouvernement et l'ingénieur du havre sur le point exact où devait s'arrêter la construction de la jetée, il fut convenu entre les deux ingénieurs de fixer le point à une distance de 1000 pieds du pont Victoria et d'enlever l'ancien quai auprès du pont pour établir un courant d'eau par cette ouverture qui aiderait à renouveler l'eau dans le havre et à améliorer les choses au point de vue sanitaire.

Pendant les mois de juillet, août et septembre, les travaux de construction des quais d'Hochelaga marchèrent rapidement et on pouvait en constater le progrès de semaine en semaine. Trois cages d'une longueur de 328 pieds avaient été calées et partiellement remplies et les dommages causés par la glace lors de la débâcle avaient été réparés. Pour rendre solides ces quais qui sont expo-

sés à un fort courant et vers lesquels la glace se jette avec beaucoup d'impétuosité, on les avait remplis avec de la pierre provenant du minage pour la construction du bassin du Moulin à Vent et les interstices avaient été remplies avec le sable provenant du creusage aux alentours des quais.

Pendant que ces travaux se poursuivaient dans l'Est, ils n'étaient pas négligés dans l'Ouest où on avait calé une cage de 108 pieds, tandis que le gouvernement faisait déposer 8,070 verges cubes de terre provenant du creusage du canal qui servira à la construction d'un quai qui, jusqu'à présent, ne coûte que le salaire d'un homme qui voit à faire déposer cette terre en lieux convenables.

Nonobstant la diminution dans le nombre de vaisseaux qui ont visité notre port pendant l'année 1895, au premier novembre, les recettes pour l'année égalisaient celles de l'année 1894 qui étaient de \$216,370 et pour 1895, \$216,522, couvrant un écart de \$4,752 qui existait au mois de septembre.

Au mois de mai, la Commission nomma un comité pour faire une enquête sur les moyens de réduire les dépenses d'entretien du havre. Ce comité qui entra en fonctions après sa nomination dût suspendre ses travaux pendant un certain temps en conséquence de l'absence de deux de ses membres en Europe et ne reprit ses séances qu'au mois de septembre. Le rapport fut soumis aux Commissaires le 26 novembre. Ce rapport fit plusieurs suggestions et recommandait plus particulièrement la réorganisation du personnel des travaux à l'extérieur. Le résultat de cette enquête fut une économie dans les dépenses d'entretien d'une somme de \$10,500 jusqu'au mois d'octobre

inclusivement comparativement à l'année 1894 sans diminuer le moins du monde l'efficacité des travaux journaliers et sans faire souffrir aucune partie du port.

Le *Lake Huron*, le dernier des steamers transatlantiques, laissa notre port le 25 novembre et clôtura pour l'année 1895 la saison de navigation entre l'Europe et Montréal. Nous n'avons pas le plaisir de dire que l'année a été une bonne année, tant s'en faut, mais si d'un côté, le commerce d'importation n'a pas été considérable, nous nous sommes rattrapés sur le commerce d'exportation, principalement dans celui des bestiaux qui accuse une augmentation de 87,079 moutons et de 8,512 bêtes à cornes sur l'année 1894. L'exportation des chevaux a pris un essor remarquable, l'exportation pour 1895 ayant été de 12,468, montrant un excédant de 6,000 sur l'année 1894.

	<i>Moutons.</i>	<i>Bêtes à cornes.</i>
Allan.....	54,821	28,209
R. Reford & Co.....	42,457	19,499
Beaver.....	15,192	9,740
Dominion.....	32,485	9,741
Elder, Dempster & Co.....	52,461	14,536
Johnston.....	7,006	10,496
Munderloh & Co.....	1,217	870
Hambourg American Packing Co.	11,103	3,026
Total.....	216,742	96,116

Pour aider et favoriser ce commerce, la Commission du Havre, à la demande du Chemin de fer du Pacifique, a construit une branche de chemin de fer sur le quai près des élevateurs pour faciliter l'embarquement des animaux qui viennent du Nord-Ouest qui sont presque à l'état

sauvage et qui demandent beaucoup de soin pour éviter des accidents au personnel chargé de leur embarquement. Ce commerce d'animaux du Nord-Ouest a pris un développement remarquable cette année et promet davantage pour l'avenir.

Une flotte considérable a été employée dans le transport du charbon pour le compte de MM. Kingman, Brown & Cie, Carbray, Routh & Cie et la Compagnie de charbon Intercoloniale entre les provinces maritimes et notre port. La quantité importée cette année est inférieure à celle de l'année dernière par 76,000 tonnes. Cette diminution dans l'importation va avoir l'effet de nettoyer le marché du surplus d'importation de l'année 1894 et créer une demande active pour l'année 1896 dont bénéficieront les recettes de la Commission.

L'exportation des pommes a été de 80,046 barils à Liverpool; 50,282 barils à Glasgow; 5,214 barils à Londres et 3,690 barils à Aberdeen, soit un total de 139,232 barils.

Le rapport suivant du secrétaire de la Commission montre les recettes comparatives pour les années 1894 et 1895 jusqu'au 1er décembre.

Reçu de la douane pour le commerce transatlantique :

	1894	1895
Importations .....	\$ 17,500	\$ 16,000
Exportations .....	17,000	18,500
	<hr/>	<hr/>
Total .....	34,500	34,500
Du cabotage et trafic local.....	2,095	2,250
	<hr/>	<hr/>
Total pour novembre....	36,595	36,750
Précédemment rapporté.....	216,370	216,522
	<hr/>	<hr/>
	\$252,955	\$253,272

La flotte de la Commission cessa ses opérations le 26 novembre et à l'exception de quelques remorqueurs qu'il faut placer dans la cale sèche, tout le reste hivernera vis-à-vis de la bâtisse de la Commission où elle sera protégée contre les glaces par la grande jetée ou (guard pier) qui sera complétée l'an prochain quand elle aura été exhaussée d'environ six pieds. En terminant ce rapport, vous me permettrez d'exprimer une opinion sur l'avenir de notre havre.

Depuis quelque temps, on agite une question d'une suprême importance pour le Havre de Montréal ; je veux parler de la canalisation de la rivière Ottawa. Cette question n'est pas nouvelle, car en 1872, lors de la première réunion de la Chambre de Commerce de la Puissance à Ottawa, la Chambre de Commerce de St-Hyacinthe avait fait mettre sur le programme des discussions la question de la canalisation de l'Ottawa qui fut abandonnée plus tard parce qu'on n'avait pas de données suffisantes pour discuter à fond la question. Il y avait aussi d'autres projets importants en voie et qui ont été réalisés depuis qui militaient alors contre la canalisation de l'Ottawa et dont un des plus importants était le creusement du canal Welland. Notre immense Nord-Ouest était à peu près une terre inconnue et on ne connaissait du lac Supérieur que ses bords escarpés de rochers et on considérait presque comme une folie l'idée d'établir un chemin de fer sur ses bords. Tout cela est maintenant un fait accompli et tous les jours, on voit des convois chargés des richesses du Nord-Ouest franchir à toute vapeur ces bords dont nos pères ne parlaient qu'avec une certaine terreur. Il y a plus, le chemin de fer ne suffit plus, il faut mainte-

nant utiliser la voie d'eau si on veut arriver aux hautes destinées que la Providence réserve au Canada et le complément de cette utilisation est la canalisation de l'Ottawa qui viendra faire déverser dans notre port, les grains, le bois, les bestiaux et les autres richesses de l'Ouest américain et du Nord-Ouest canadien. Le temps et l'espace sont aujourd'hui deux grands facteurs dans la question de transportation et le fait de raccourcir la route de quelques centaines de milles et de réduire le coût du fret d'un centin ou deux sont des arguments puissants dans l'entreprise de travaux publics. Le temps est-il maintenant arrivé d'agiter fortement la question de la canalisation de l'Ottawa ? L'opinion publique semble répondre oui à cette question. Or, quelle sera la conséquence pour le Havre de Montréal de cette accession de trafic ? La conséquence sera sa fortune si on sait profiter des circonstances. Sommes-nous prêts à recevoir ce commerce qui peut s'offrir dans un avenir rapproché ? Evidemment non et avant longtemps la question s'imposera au gouvernement s'il se propose de faire de ce port, le port de la Puissance, de voir à fournir l'accommodation que le Havre ne pourra pas fournir. L'ingénieur du gouvernement qui paraît doué de longue vue, semble voir qu'il faut se préparer dès aujourd'hui à une grande augmentation de trafic avant longtemps quand il recommande l'agrandissement du Havre de Montréal dans la direction de Maisonneuve et comme il ne voit pas que la Commission du Havre peut maintenant entreprendre ces travaux avec les moyens à sa disposition, il recommande d'en faire un ouvrage du gouvernement. Espérons que les vœux que cette Chambre a exprimés sur la question de l'extension du Havre dans la partie Est de la ville se réaliseront dans un avenir prochain et qu'on verra

Montréal la rivale des grandes cités américaines, New-York, Boston, Philadelphie, Baltimore.

Le tout respectueusement soumis,

L. E. MORIN,

*Com. du Havre représentant la Chambre de Commerce.*

MONTRÉAL, Janvier 1896.

---

## RAPPORT DU SECRÉTAIRE.

---

*A Monsieur le Président et aux Membres de la Chambre  
de Commerce,*

Le soussigné a l'honneur de vous faire rapport de ce  
qui suit :—

### AMEUBLEMENT.

L'ameublement de la Chambre de Commerce n'a été  
augmenté cette année que d'un pupitre pour recevoir les  
journaux et publications périodiques reçus par la Chambre  
de Commerce.

### BIBLIOTHÈQUE.

Le nombre des volumes de la bibliothèque de la Cham-  
bre de Commerce n'accuse pas un chiffre beaucoup plus  
fort que celui de l'an dernier.

Il est à remarquer que notre institution bien que notée  
sur la liste de celles qui doivent recevoir les volumes con-  
tenant la législation de la dernière session, n'a pas encore  
eu la faveur de recevoir les statuts du Canada pour l'année  
1895. Le secrétaire les attend cependant de jour en  
jour.

La bibliothèque, néanmoins, cette année, s'est enrichie  
de deux ouvrages précieux dûs à la munificence du gou-

vernement français : le "Recueil général des tarifs de chemins de fer français pour la grande vitesse et la petite vitesse," et d'une magnifique carte des chemins de fer français. Nous avons de plus reçu un volume très complet et très détaillé provenant de la même source et intitulé : "Annuaire de la Marine de Commerce française pour l'année 1895."

Ces ouvrages nous sont parvenus par l'entremise de l'honorable Consul Général de France au Canada, M. Kleckzowski, qui a droit à toute la reconnaissance de notre institution pour ses bons procédés à notre égard.

#### MATIÈRES GÉNÉRALES.

Le 18 février, en assemblée générale annuelle, il fut décidé, sur la proposition de MM. Contant et Rolland, de fixer à deux piastres la contribution des membres résidant hors de l'île de Montréal et n'y ayant pas un bureau d'affaires.

Le 22 février, le conseil nomma une commission pour préparer un mémoire sur l'instruction commerciale.

Le 8 mars, un mémoire de M. T. Bienvenu sur cette même matière fut déposé devant le Conseil.

Au mois de mai, la Chambre de Commerce se prononça pour fixer à un dollar par mille pieds cubes le prix du gaz à être payé par les citoyens. Une résolution à cet effet fut transmise à l'Hôtel-de-Ville.

Il existe encore sur le programme de la Chambre de Commerce la question d'un boulevard entre les rues St-Laurent et St-Denis et s'ouvrant vis-à-vis l'édifice de la Société St-Jean-Baptiste à l'une de ses extrémités et l'Université Laval, sur la rue St-Denis, à l'autre.

Au sujet de l'instruction commerciale, voici le texte du rapport qui a été finalement adopté par cette Chambre :—

*A Messieurs les Membres du Conseil de l'Instruction Publique,*

MESSIEURS,

Le Conseil de la CHAMBRE DE COMMERCE DU DISTRICT DE MONTRÉAL a l'honneur de vous transmettre le résultat des observations d'un comité spécial de ses membres auquel il a confié le soin de rechercher les meilleurs moyens de promouvoir l'Instruction Commerciale dans notre province.

En vous transmettant ce rapport, le conseil de la CHAMBRE DE COMMERCE n'entend pas se mêler de choses qui ne sont pas de sa compétence en matière d'enseignement ; il désire seulement attirer l'attention de qui de droit sur les conclusions auxquelles sont arrivés les membres du comité et qui sont les suivantes :

1<sup>o</sup> La majorité des jeunes gens qui sortent des écoles pour se présenter dans les maisons de commerce soit comme commis aux écritures ou commis aux ventes ne sont pas suffisamment dressés à faire la correspondance soit en langue française, soit en langue anglaise.

2<sup>o</sup> L'enseignement de ces deux langues au point de vue du langage paraît insuffisant si l'on tient compte du très grand nombre de canadiens-français qui parlent mal ou écrivent mal la langue anglaise et du très grand nombre de canadiens anglais qui parlent mal ou écrivent mal la langue française.

3<sup>o</sup> Dans les écoles, dites Académies Commerciales, on semble inculquer aux enfants la pensée qu'ils sont tous destinés à devenir des comptables, tandis que l'instruction qu'ils reçoivent doit tendre à former des hommes d'affaires généralement parlant pour toutes les branches de l'industrie, de l'agriculture, du commerce ou des banques.

4<sup>o</sup> L'enseignement de la géographie paraît généralement très négligé, au point qu'il est avéré que la majorité des jeunes gens qui entrent dans les maisons de commerce ignorent complètement les bornes mêmes de leur patrie, ses productions, ses voies de communication, ses relations avec les autres pays, ce qui retarde beaucoup leur avancement et oblige la plupart du temps les patrons à perdre un temps précieux à compléter chez ces jeunes gens des connaissances qu'ils auraient pu acquérir dans les écoles.

5° Le comité est d'opinion que dans toutes les écoles, un effort doit être fait pour faire disparaître chez les enfants de races différentes les préjugés d'antagonisme qui se perpétuent malheureusement en Canada, et pour créer au contraire, un esprit d'estime mutuelle dont les résultats influeront beaucoup dans l'avenir sur le progrès matériel du pays. L'on devrait dans toutes les institutions d'éducation, s'efforcer de faire comprendre aux enfants qu'ils sont canadiens avant d'être anglais, français, irlandais, écossais, etc.

6° Dans l'enseignement de la théorie comme de la pratique commerciale, la méthode devrait être uniforme dans toute la province et conforme aux besoins du pays. Le comité est d'opinion que cette uniformité produira d'excellents résultats.

7° L'enseignement de l'histoire du commerce ne paraît pas exister, elle est pourtant nécessaire.

8° Dans les Académies Commerciales, le cours d'étude pourrait se compléter par l'enseignement abrégé de l'économie politique.

9° Le comité propose à la Chambre de Commerce de créer un concours annuel ouvert aux élèves de dernière année de toutes les Académies Commerciales. Ce concours sera présidé par une commission spéciale composée d'hommes compétents qui seraient chargés de faire subir un examen aux concurrents et de leur décerner des diplômes de capacité.

Le comité en faisant ces observations désire constater que des progrès importants ont cependant été accomplis depuis quelques années et que de très louables efforts sont faits pour faire progresser l'instruction, mais il croit en même temps, que ces efforts devraient surtout tendre à augmenter l'efficacité du professorat.

Ce rapport fut adopté le 20 septembre et porte la signature de Messieurs Tancrede Bienvenu, Joseph Contant, L. E. Morin, fils, J. D. Rolland, Ubalde Garand.

La question de cadastrer uniformément l'île de Montréal en vue d'agrandissements et d'expropriations futurs, a été rayée, jusqu'à nouvel ordre, du programme de cette Chambre.

En résumé, voici, la série des matières qui ont occupé la Chambre de Commerce durant l'exercice de 1895.

- 1° L'instruction commerciale.
- 2° La Compagnie de Téléphone des Marchands pour le privilège de l'usage des ponts de chemins de fer pour ses raccordements.
- 3° Le tarif des douanes français.
- 4° Le traité franco-canadien et son application.
- 5° Le monument Maisonneuve.
- 6° Le tramway sur la montagne.
- 7° La réglementation du commerce de colportage.
- 8° Les bassins de radoub à Montréal.
- 9° L'extension de nos relations commerciales avec la France et les produits que nous pouvons exporter.
- 10° Ligne directe de navires avec la France.
- 11° Les expertises en douane.
- 12° Le pouvoir d'emprunter et d'acquérir des propriétés immobilières par cette Chambre.
- 13° L'encouragement aux arts.
- 14° L'exposition internationale à Montréal.
- 15° La fixation du nombre des pilotes au port de Montréal.
- 16° L'octroi de contrats de travaux publics à des étrangers.
- 17° La colonisation.
- 18° La loi des faillites.
- 19° Les douanes et leur réglementation.
- 20° Le prix du gaz à Montréal.
- 21° Relations avec les Chambres de Commerce sœurs.
- 22° Les taux du fret des chemins de fer.
- 23° Le boulevard national.
- 24° Les entreprises de la Commission du Havre.

- 25° L'application de la loi des poids et mesures.
- 26° L'inspection des peaux et du foin.
- 27° L'application des droits de douane d'après l'interprétation à être donnée au traité franco-canadien.
- 28° Règlements nouvelle des affaires de la Chambre de Commerce.
- 29° Formation d'association pour surveiller le gouvernement municipal.
- 30° Amendements nouveaux à la charte municipale.
- 31° Une meilleure méthode d'annonces de la vente de propriétés immobilières par le shérif.
- 32° Tarif des frets d'hiver par les chemins de fer.
- 33° La canalisation de l'Ottawa jusqu'à la baie Georgienne.
- 34° Le port de refuge du Petit Métis.
- 35° Projet d'organiser des banquets annuels.

Quelques autres matières d'un intérêt tout à fait secondaire, ont occupé en passant, l'attention des membres de la Chambre de Commerce, mais elles ne peuvent entrer dans le cadre du présent rapport.

Il reste encore sur le programme de cette Chambre une question d'importance vitale à débattre avant l'ouverture de la navigation : Celle de donner à la navigation fluviale locale de plus grandes facilités dans le port, aux vaisseaux qui fréquentent le marché de Montréal. Cette question a été soulevée par le capitaine A. Goulet, propriétaire de bateaux à vapeur fréquentant notre port.

Tous les documents, correspondances et rapports de différentes sources, se rattachant à la nomenclature qui précède, sont consignés en ordre parfait, dans les casiers de cette Chambre et sont tenus à la disposition des membres, à première demande.

Le soussigné se plaît à reconnaître ici le zèle et la ponctualité de Delle Marie Germain, l'assistante du Secrétaire, dans toutes les matières de détail qui touchent au bon fonctionnement de la Chambre de Commerce.

Le tout respectueusement soumis.

Le Secrétaire,

S. COTÉ.

# RAPPORT DU TRÉSORIER

État du 18 janvier au 31 décembre 1895.

## RECETTES.

Contributions .....	\$1,952.00
Loyer. Tramway de Montréal.....	366.65
“ Téléphone des Marchands.....	362.65
“ Dominion Ice Co.....	75.00
Divers.....	23.73
Fonds d'emprunt.....	343.59

\$3,123.62

## DÉPENSES.

Fonds d'emprunt.....	\$ 716.50
L'assistante secrétaire.....	197.00
Le Secrétaire.....	287.71
Taxes municipales.....	171.74
Loyers.....	733.33
Téléphone.....	65.36
Timbres et cartes postales.....	84.74
Papeterie et impressions.....	73.76
“ “ Jos. Fortier.....	183.95
Assurance.....	15.25
Banque Jacques-Cartier.....	200.00
Eclairage.....	49.53
Divers.....	233.45
Commission sur collection.....	32.55
Entretien du Bureau.....	78.75

\$3,123.62

## RESSOURCES.

Balances d'arrérages de contributions.....	\$ 989.00
Contributions 1896.....	2,500.00
Balance de loyers.....	73.33

\$3,562.33

## DETTES.

Comptes à payer.....	\$ 280.00
Fonds d'emprunt.....	343.59
Balance.....	2,938.74

\$3,562.33

CHARLES DESMARTEAU, Trésorier.

Examiné et approuvé,  
 UBALDE GARAND,  
 T. BIENVENU, } Auditeurs.



## IN MEMORIAM

---

### NOS MORTS EN 1895

---

LOUIS PERREAULT, maître-imprimeur et l'un des fondateurs de cette Chambre.

N. A. HURTEAU, marchand de bois, échevin de la ville de Montréal et président du comité des finances municipales.

R. AUMOND, marchand de nouveautés, à Montréal.

ARTHUR DUBUC, maître-maçon, membre de la société des entrepreneurs de bâtisses de la ville de Montréal.

LOUIS CHEVALIER, chef de la police du Revenu provincial.

*Ils ont passé en faisant le bien.*

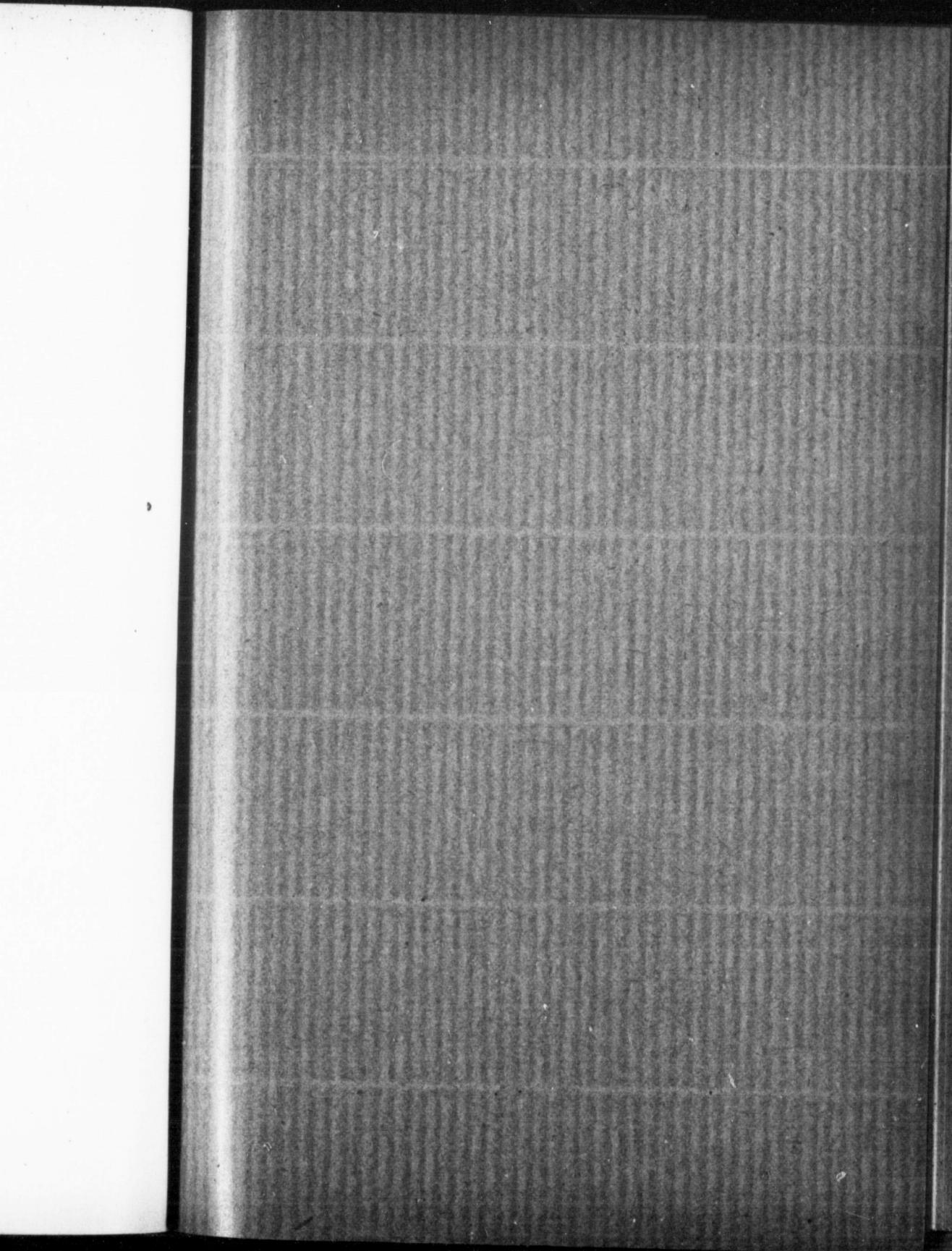
eurs

ville  
nces

des

cial.





---

EUSEBE SENÉCAL & FILS, imprimeurs, 20 rue St-Vincent, Montréal.

---