

**CIHM
Microfiche
Series
(Monographs)**

**ICMH
Collection de
microfiches
(monographies)**



Canadian Institute for Historical Microreproductions / Institut canadien de microreproductions historiques

© 1998

Technical and Bibliographic Notes / Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming are checked below.

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Coloured covers / Couverture de couleur <input type="checkbox"/> Covers damaged / Couverture endommagée <input type="checkbox"/> Covers restored and/or laminated / Couverture restaurée et/ou pelliculée <input type="checkbox"/> Cover title missing / Le titre de couverture manque <input type="checkbox"/> Coloured maps / Cartes géographiques en couleur <input checked="" type="checkbox"/> Coloured ink (i.e. other than blue or black) / Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire) <input checked="" type="checkbox"/> Coloured plates and/or illustrations / Planches et/ou illustrations en couleur <input type="checkbox"/> Bound with other material / Relié avec d'autres documents <input type="checkbox"/> Only edition available / Seule édition disponible <input type="checkbox"/> Tight binding may cause shadows or distortion along interior margin / La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la distorsion le long de la marge intérieure. <input type="checkbox"/> Blank leaves added during restorations may appear within the text. Whenever possible, these have been omitted from filming / Il se peut que certaines pages blanches ajoutées lors d'une restauration apparaissent dans le texte, mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont pas été filmées. <input type="checkbox"/> Additional comments / Commentaires supplémentaires: | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Coloured pages / Pages de couleur <input type="checkbox"/> Pages damaged / Pages endommagées <input type="checkbox"/> Pages restored and/or laminated / Pages restaurées et/ou pelliculées <input checked="" type="checkbox"/> Pages discoloured, stained or foxed / Pages décolorées, tachetées ou piquées <input type="checkbox"/> Pages detached / Pages détachées <input checked="" type="checkbox"/> Showthrough / Transparence <input type="checkbox"/> Quality of print varies / Qualité Inégale de l'impression <input type="checkbox"/> Includes supplementary material / Comprend du matériel supplémentaire <input type="checkbox"/> Pages wholly or partially obscured by errata slips, tissues, etc., have been refilmed to ensure the best possible image / Les pages totalement ou partiellement obscurcies par un feuillet d'errata, une pelure, etc., ont été filmées à nouveau de façon à obtenir la meilleure image possible. <input type="checkbox"/> Opposing pages with varying colouration or discolourations are filmed twice to ensure the best possible image / Les pages s'opposant ayant des colorations variables ou des décolorations sont filmées deux fois afin d'obtenir la meilleure image possible. |
|---|--|

This item is filmed at the reduction ratio checked below / Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

	10x		14x		18x		22x		26x		30x	
									<input checked="" type="checkbox"/>			
	12x		16x		20x		24x		28x		32x	

The copy filmed here has been reproduced thanks to the generosity of:

La Bibliothèque de la Ville de Montréal

This title was microfilmed with the generous permission of the rights holder:

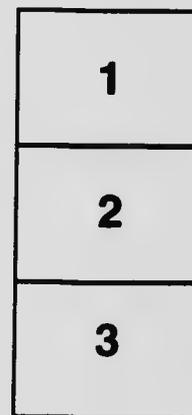
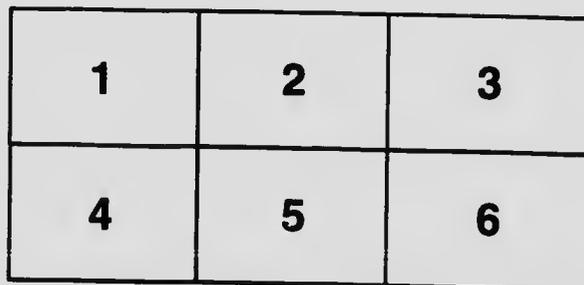
Paul Beullac

The images appearing here are the best quality possible considering the condition and legibility of the original copy and in keeping with the filming contract specifications.

Original copies in printed paper covers are filmed beginning with the front cover and ending on the last page with a printed or illustrated impression, or the back cover when appropriate. All other original copies are filmed beginning on the first page with a printed or illustrated impression, and ending on the last page with a printed or illustrated impression.

The last recorded frame on each microfiche shall contain the symbol → (meaning "CONTINUED"), or the symbol ▼ (meaning "END"), whichever applies.

Maps, plates, charts, etc., may be filmed at different reduction ratios. Those too large to be entirely included in one exposure are filmed beginning in the upper left hand corner, left to right and top to bottom, as many frames as required. The following diagrams illustrate the method:



L' exemplaire filmé fut reproduit grâce à la générosité de:

La Bibliothèque de la Ville de Montréal

Ce titre a été microfilmé avec l'aimable autorisation du détenteur des droits:

Paul Beullac

Les images suivantes ont été reproduites avec le plus grand soin, compte tenu de la condition et de la netteté de l'exemplaire filmé, et en conformité avec les conditions du contrat de filmage.

Les exemplaires originaux dont la couverture en papier est imprimée sont filmés en commençant par le premier plat et en terminant soit par la dernière page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration, soit par le second plat, selon le cas. Tous les autres exemplaires originaux sont filmés en commençant par la première page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration et en terminant par la dernière page qui comporte une telle empreinte.

Un des symboles suivants apparaîtra sur la dernière image de chaque microfiche, selon le cas: le symbole → signifie "A SUIVRE", le symbole ▼ signifie "FIN".

Les cartes, planches, tableaux, etc., peuvent être filmés à des taux de réduction différents. Lorsque le document est trop grand pour être reproduit en un seul cliché, il est filmé à partir de l'angle supérieur gauche, de gauche à droite, et de haut en bas, en prenant le nombre d'images nécessaire. Les diagrammes suivants illustrent la méthode.

GREENSHIELDS LIMITED

DRY GOODS

WHOLESALE

VICTORIA SQUARE

MONTRÉAL

Additional Warehouse on Craig Street

ADJOINING PRESENT PREMISES

READY DECEMBER 1st

TOTAL FLOOR SPACE EXCEEDS 4 ACRES

FILLED WITH A FINE ASSORTMENT OF DRY GOODS

Carpets and House furnishings,

Linens, Mens furnishings,

Woollens, Smallwares

READY TO WEAR GOODS, NOTIONS

Dress Goods, Silks, Satins,

Cottons, Staple goods

LA
Chambre de Commerce
DU
DISTRICT DE MONTREAL



...DECEMBRE 1907...

ARBOUR & DUPONT, IMPRIMEURS-ÉDITEURS

419 et 421, rue Saint-Paul



MONTREAL

485079

WORLD TOURS
TO
JAPAN

Les travaux de notre Chambre

RÉSUMER en quelques pages les principaux travaux de notre Chambre de Commerce en ces derniers temps, parmi lesquels le commerce du pays est heureux de constater l'établissement prochain de l'école des hautes études commerciales, grâce au dévouement éclairé des hommes de progrès de notre Chambre et notamment de M. Isaïe Préfontaine devenu le président du bureau de direction de cette école, signaler quelques-unes des questions encore à l'étude pour faire appel au concours de l'expérience de tous les membres actuels et de tous les autres citoyens soucieux de remplir leur devoir de participer à l'étude des matières d'intérêt commercial et par le fait même des conditions de la prospérité générale du pays ; enfin, rappeler en quelques chiffres l'état croissant des affaires commerciales du pays, telles sont les raisons qui nous ont portés à publier ce second bulletin spécial de fin d'année.

Nous reproduisons avec satisfaction les statistiques générales de notre commerce domestique et étranger, celles de nos banques, des assurances et autres institutions en indiquant le rôle imposant de notre métropole dans les progrès gigantesques du pays.

Depuis la dernière assemblée générale annuelle de notre Chambre tenue en février dernier, plusieurs des vœux exprimés lors par M. C. H. Catelli, notre président, se sont réalisés pour le plus grand avantage du Canada. On a fait droit à notre juste réclamation d'une augmentation de subside fédéral à la province en rapport avec l'augmentation de notre population (1) ; on a aboli les taxes provinciales sur les commis-voyageurs qui gênaient la liberté du commerce. Les autorités du pays ont obtenu la conclusion d'un nouveau traité de commerce franco-canadien en vue de l'obtention duquel notre Chambre leur a transmis toute une série de rapports et autres documents, entre autres : un travail communiqué par la section canadienne de la Chambre de Commerce britannique de Paris.

Sans aller jusqu'à nous donner un véritable code de commerce, le

(1) Voir le *Bulletin* de notre Chambre, 1901.



M. C. H. CATELLI

Commandeur de l'Ordre de la Couronne d'Italie,
Président de la Chambre de Commerce du District de Montréal.

parlement fédéral nous a donné un recueil des lois fédérales révisées, en y ajoutant de nouvelles dispositions pour la protection de la réputation de notre commerce de conserves alimentaires. D'un autre côté, nos lois provinciales seront bientôt réunies en un seul recueil facile à consulter, et en attendant une assimilation plus complète des lois d'intérêt commercial d'un bout à l'autre du Canada, on a récemment refait la loi provinciale des compagnies à fonds social en la rapprochant de la fédérale, de manière à faciliter le fonctionnement de ces rouages de plus en plus fréquemment utilisés dans les affaires.

A la suite de travaux de notre comité des « Transports », notre Chambre a recommandé la réduction des frais de poste notamment pour la livraison des lettres dans les villes, s'est opposé à la ratification par la Commission des chemins de fer du Canada d'une formule de contrat de connaissance que nous considérons contraire aux intérêts des expéditeurs.

L'amélioration du transport du fret dans notre ville et la banlieue, au moyens des tramways est encore une autre question sur laquelle l'attention et l'influence de la Chambre ont été mises à la disposition de ses membres.

Enfin, la protection du quartier des affaires par une diminution de risques de conflagration a été aussi l'objet de travaux sérieux et efficaces.

Notre Chambre a de plus continué à prêter son concours empressé aux autorités compétentes pour l'étude des moyens de développer notre port national, l'amélioration de nos routes fluviales et pour le succès de la cause de l'enseignement commercial supérieur.

Bref, l'année 1907 aura été pour notre Chambre une des années les plus fructueuses de son histoire, surtout par la réalisation du projet depuis déjà si longtemps poursuivi, de l'école des hautes études commerciales et de l'école technique à Montréal.

Plusieurs de nos réunions ont revêtu un nouveau cachet d'intérêt grâce à des conférences présentées par plusieurs de nos conseillers tels que M. M. Fred. C. Larivière sur la participation des employés aux bénéfices soit dans l'industrie, soit dans le commerce de gros ou de détail, de M. D. Masson, sur les richesses du Nord de la province, et de M. A. V. Roy, sur la Tunisie, son commerce et son industrie.

Comme l'an dernier à pareille date, nos lecteurs auront le plaisir d'apprécier divers articles dus à la bienveillante sympathie de la collaboration de plusieurs membres de notre Conseil et présidents de nos comités parmi lesquels nous sommes heureux de voir figurer le nom de notre président M. C. H. Catelli, dans une étude sur les chemins de fer, M. Arnaud Chaput, sur les épiceries, M. A. H. Hardy, sur les nouveautés, M. Fred. C. Larivière, sur la quincaillerie et la ferronnerie.

Nous sommes heureux de leur voir associer le nom de plusieurs autres membres estimés de notre Chambre, tels que M. G. W. Stephens, président de la Commission du Port de Montréal, sur l'état actuel de notre port et son avenir, M. l'avocat Philippe Durocher, secrétaire de la Société Canadienne d'Economie sociale, sur la France, considérée au point de vue de la géographie commerciale.

Nous avons de plus l'avantage de présenter diverses autres études sur des matières des plus intéressantes, telles que les richesses du Nord de Montréal, par l'Hon. M. G. A. Nantel, ainsi que sur les avantages qui résulteraient de l'établissement de tribunaux de commerce dans notre pays, par Mre Pierre Beullac.

La Chambre n'entend donner aucune approbation ni improbation aux théories ou opinions émises dans les articles publiés dans son journal ; ces opinions devant être considérées propres à leurs auteurs.



Plusieurs des vignettes qui apparaissent dans notre numéro de fin d'année, nous ont été gracieusement fournies par les autorités de la Compagnie du Pacifique Canadien.

LE SECRÉTAIRE.

LA BANQUE PROVINCIALE DU CANADA

Incorporée par Acte du Parlement en juillet 1900

Capital autorisé \$2,000,000.00

Capital versé \$1,000,000.00

Reserve et surplus \$150,000.00

Siège central : 7 et 9, Place d'Armes Montréal, Canada

CONSEIL D'ADMINISTRATION :

Président : M. H. LAPOINTE, de Laporte, Martin & Cie, Administrateur Crédit Foncier Franco-Canadien.
 Vice-Président : M. S. Carsley, de S. Carsley & Co, Président "Central Heat, Light & Power Co."
 Hon. L. Beaubien, Ex-Ministre de l'Agriculture
 M. Rod. Forget, M. P., de la Société L. J. Forget & Cie.
 M. F. M. Bosworth, vice-président "Canadian Pacific Railway Co."
 M. Alphonse Racine, de la maison A. Racine & Cie, Marchands en gros, Montréal.
 M. Tancrède Bienvenu, Gérant-général.

BUREAU DE CONTROLE

(Commissaires-Censeurs)

Président : Hon. Sir ALEX. LAPOSTOLLE, Ex-Juge en Chef de la Cour du Banc du Roi.
 Vice-président : Dr E. P. LACAPPELLE, administrateur du Crédit Foncier Franco-Canadien.
 Hon. Lomer Gouin, Premier Ministre, province de Québec.
 Gérant-général : Tancrède Bienvenu
 Auditeur : A. S. Hamelin
 Inspecteur : Alex. Boyer.

7 Bureaux de quartier dans la ville
27 Succursales dans la Province de Québec
Département d'Épargne

Emission de certificats de dépôts spéciaux à un taux d'intérêt s'élevant graduellement jusqu'à 3 1/2 p. c. l'an, suivant termes. Intérêt de 3 p. c. sur dépôts payables à demande.

Correspondants Étrangers : ETATS-UNIS — *New York*: Metropolitan Bank, National Bank of Commerce, Citizens Central National Bank. *Boston*: National Bank of the Republic. *Buffalo*: Columbia National Bank. *Chicago*: Continental National Bank. ANGLETERRE: The Capital and Counties Bank. FRANCE: Société Générale, Comptoir National d'Escompte de Paris. ALLEMAGNE: Deutsche Bank. AUTRICHE: Kais, Koan, Priv. Oesterreichische Laenderbank. ITALIE: Banca Commerciale Italiana.

A Messieurs les Membres de la Chambre de Commerce de Montréal

Si nous voulons, nous Canadiens français, compter pour quelque chose dans ce vaste Canada, ayons nos institutions financières.

Comme conséquence, il incombe à tous de faire leur part.

Les membres de la Chambre de Commerce du District de Montréal devront faire en sorte pour promouvoir les intérêts d'une institution locale et canadienne qui est déjà d'un appoint important pour les hommes d'affaires.

Nous voulons parler de "**La Foncière**" Compagnie d'Assurance Mutuelle contre l'INCENDIE fondée en 1902 et autorisée par la Législature Provinciale en 1906, de pouvoir faire souscrire un capital-actions de \$100,000.00 au minimum et \$1,000,000.00 au maximum. Sa première émission de \$100,000.00 est déjà en partie souscrite. Voici les avantages spéciaux donnés aux actionnaires d'un certain nombre de parts au capital-actions :

Il sera accordé une réduction de 40% sur les taux des compagnies syndiquées, et un dividende de 8 à 10% dès la première année, de plus un bonus variant de 20 à 25%. Je donnerai comme exemple le tableau suivant :

	Actionnaire pour \$1,000.00 (seul appel de fonds \$350.00).	
	Sur primes d'assurances contre l'incendie	
A droit	10	A une réduction de prime de 40% soit.....\$40.00
	20	A un dividende probable de 10% soit.....33.00
		Ensemble par an.....\$70.00

Le bénéfice en cinq années sera donc de \$350.00.

La présente somme de \$350.00 étant égal au montant versé pour l'achat de \$1,000.00 d'actions, l'actionnaire de \$1,000.00 se trouvera donc, en cinq ans, propriétaire de ses actions sans déboursés.

Valeur des actions dans cinq ans estimée à \$1,000.00.

Soit un gain net pour l'actionnaire dans cinq ans \$1,000.00.

Il est demandé sur les actions 5% de prime, un versement de 15% à trente jours et 15% à soixante jours soit en tout 35%.

" LA FONCIERE "

DEPARTEMENT
DES
Travaux Publics et du Travail

Hon. L. A. TASCHEREAU, Ministre

Sec. ERNEST GAGNON

Inspection des Etablissements Industriels

ET DES
...EDIFICES PUBLICS...

Bureau des Inspecteurs des Etablissements Industriels
et des Edifices Publics

BUREAU PRINCIPAL :

9, rue Sair.-Jacques, Montréal

M. LOUIS GUYON, - Inspecteur en chef.
M. JAMES MITCHELL, Inspecteur.
M. O. J. MONDAY, - "
M. L. O. GUYON, - Commis.
M. GEO. BOURGOIN, "

Inspectrices des Etablissements Industriels

Madame A. KING.
Demoi-elle ALICE DEGUISE, Québec.

BUREAU DE QUEBEC :

Département des Travaux Publics

M. P. J. JOBIN, Inspecteur.
M. J. A. ALARIE, Commis.

BUREAU DES CANTONS DE L'EST :

M. R. H. GOOLEY, Inspecteur—Coaticook—Comté de Staustead.

Examineurs des Inspecteurs de Chaudières à vapeur

M. WILLIAM LAURIE..... Montréal.
M. E. O. CHAMPAGNE..... "
M. LOUIS ARPIN..... "
M. JOSEPH SAMSON..... Lévis.
M. FRS-X. DROLET..... Québec.

Les Nouveautés

PAR M. A. H. HARDY, DE LA MAISON GREENSHIELD LIMITED

LE commerce des nouveautés, une des plus importantes, sinon la plus importante, des branches de commerce de Montréal, peut se diviser en six catégories. Nous les exposerons, une à une, aussi brièvement que possible et nous ne donnerons que les détails les plus saillants sur chacune des branches ou sections.

Les industries

La première catégorie comprend les industries se rattachant à ce commerce. Montréal possède maintenant plusieurs industries qui ont pris des proportions colossales depuis quelques années. Nous fabriquons ici en grandes quantités, le coton jaune, le coton blanc, la ouate, les tricots en laine et en coton tels que : Sous-vêtements, chaussettes, bas, mitaines, tuques, ceintures pour hommes, femmes et enfants.

Les gants et mitaines en chèvreau, cuir, etc., sont aussi fabriqués en bonne quantité et se vendent facilement.

L'industrie des corsets va aussi de l'avant. La confection est la branche de l'industrie qui a fait le plus de progrès ; elle comprend les habillements pour hommes et garçons, les jaquettes, costumes, jupes, jupons, blouses, matinées, lingerie pour femmes et enfants. Dans la confection nous pouvons aussi mentionner comme la section la plus importante, les chemises, faux-cols, cravates pour hommes.

Nos prélaris et tapis cirés pour tables etc., font bonne figure et ont la préférence sur les marchandises américaines et anglaises pour l'usage domestique. Une industrie importante est encore celle des fils de soie, à coudre, à tricoter et à broder et les rubans. Cette manufacture fait un chiffre considérable d'affaires dans tout le Dominion. Toutes ces différentes industries emploient des milliers d'ouvriers et d'ouvrières et distribuent en gages une forte somme d'argent. Elles contribuent grandement au bien-être de nos familles canadiennes françaises et à la



M. ISMIE PRÉFONTAINE,
1er Vice-Président de la Chambre de Commerce



M. A. V. ROY,
2e Vice-Président de la Chambre de Commerce

prospérité générale de notre ville. Malgré l'énorme production de chacune de ces industries, elles ne peuvent suffire à la demande du commerce et à la consommation du public, et c'est pourquoi nous sommes obligés d'importer encore une grande quantité de ces mêmes articles. Le commerce en général se plaint de la mauvaise livraison surtout durant les deux dernières années. Les industriels répondent qu'ils sont bien prêts à agrandir leurs établissements et ajouter des machines nouvelles ; mais inutile, puisqu'ils ne peuvent pas trouver la main-d'œuvre. Tous ces industriels emploient surtout des ouvriers et ouvrières de langue française. Si nos gouvernements tout en s'occupant de l'immigration en général et de celle du rapatriement des Canadiens, voulaient prendre en mains la cause du *rapatriement pour l'industrie* ils seraient sûrs de la reconnaissance de nos grands industriels montréalais.

Le commerce en gros de nouveautés

(Wholesale Dry Goods)

La deuxième catégorie comprend les marchands en gros. Tous ceux qui ont suivi de près cette branche du commerce savent que le nombre des maisons de gros a diminué sensiblement depuis une quinzaine d'années ; mais ils savent aussi que celles qui sont restées ou qui ont surgi depuis cette époque ont augmenté considérablement leur chiffre d'affaires chaque année et nous pouvons dire que les maisons qui se contentaient dans ce temps-là d'un quart de million ou d'un million de dollars par année, sont rendues aujourd'hui à un million et à quatre millions et plus.

Malgré qu'il y ait eu depuis une couple d'années une augmentation sensible dans le chiffre des ventes faites sur les lieux, la grosse part des ventes s'effectue encore par l'entremise des voyageurs et nous devons leur donner une bonne part du mérite dans l'avancement et le succès des maisons de nouveautés de Montréal qui ont maintenant le dessus sur les maisons des autres villes canadiennes et aussi sur les grandes maisons anglaises, dans toutes les parties du Dominion.

Nécessairement il a fallu agrandir, construire et nos marchands en gros dans les nouveautés peuvent se vanter d'occuper les plus vastes



M. J. B. A. LANCOTOT,
Trésorier de la Chambre de Commerce



M. FORTUNAT BOURBONNIERE,
Secrétaire de la Chambre de Commerce

et les plus belles bâtisses non seulement de Montréal, mais de tout le Canada. Nos maisons ont en mains un stock beaucoup plus considérable et beaucoup plus varié qu'anciennement, ce qui donne aux détailliers plus de facilités pour s'approvisionner au fur et à mesure plutôt que s'encombrer de marchandises longtemps avant l'ouverture des saisons. Nos maisons ont grandement contribué au développement et au progrès des détailliers des petites villes et de la campagne.

Les modes

(Millinery)

La troisième catégorie comprend les modes. Comme les nouveautés, le nombre des maisons de modes n'est pas aussi grand qu'il l'était anciennement ; mais nos maisons d'aujourd'hui font un gros chiffre d'affaires et ne sont pas en arrière des maisons de Toronto qui ont un peu la prétention de nous surpasser dans cette branche du commerce.

Les lainages et fournitures pour tailleurs

(Woollens and Tailors Trimmings)

La quatrième catégorie comprend le commerce de lainages et fournitures pour tailleurs. Malgré la tendance du public à acheter les habillements etc., confectionnés, nos maisons font encore un chiffre très considérable d'affaires. Leurs marchandises se vendent surtout dans les bonnes qualités aux marchands-tailleurs.

Les faubourgs de la ville, les petites villes et la campagne achètent encore en bonne quantité les draps, serges, tweeds, étoffes à pardessus, manteaux et les fournitures.

Le commerce de détail

La cinquième catégorie comprend le commerce de détail. C'est bien là la branche qui a pris le plus d'expansion.

A part les six ou sept grands magasins et les autres magasins du centre de la ville il n'y a pas un seul faubourg de la ville ou de la



Place d'Armes
Montrant l'Édifice de l'Assurance New York Life



Le Carré Dominion

banliene qui n'a pas deux jusqu'à dix (et même plus) jolis magasins dont l'installation des vitrines et de l'intérieur rend jalouses les plus grandes maisons. Nous conseillons aux marchands des autres villes et de la campagne qui viendront à Montréal, de visiter tout particulièrement ces magasins de faubourgs. Ils auront des surprises et comprendront pourquoi tous ces marchands font de si bonnes affaires et réussissent facilement à garder leurs clients dans leurs faubourgs malgré les grandes réclames des plus gros magasins. Les détailliers ont tous adopté des systèmes modernes, tant pour les opérations du magasins que pour la comptabilité. Le commerce de détail dans les nouveautés dans les faubourgs est presque tout contrôlé par des canadiens français et leur succès est dû à la pleine connaissance de leur ligne, à leur économie et à leur travail.

Agents de manufacturiers

La sixième catégorie comprend les agents de manufactures ou commissionnaires. Ces agents sont nombreux et font de bonnes affaires. Les uns font le commerce avec les maisons de gros et les autres avec les maisons de détail. L'Angleterre et les Etats Unis ont été les premiers à nommer des représentants ici, l'Allemagne et la Suisse sont venues ensuite ; mais il n'y a pas bien longtemps que la France, l'Italie et la Belgique sont représentées dans le commerce de nouveautés. Les articles de ces derniers pays nous étaient vendus par des maisons de Londres, Angleterre. Il est à espérer que le nouveau traité franco-canadien stimulera notre commerce avec la France et que les fabricants français ne seront pas lents à nommer des représentants ici.

Remarques générales

Presque toutes ces sections du commerce de nouveautés ont leurs associations. Les industriels ont l'Association des Manufacturiers (Manufacturer's Association). Les marchands de gros ont l'Association des Marchands de gros de nouveautés (Wholesale Dry Goods Association) affiliée au Board of Trade. Les détailliers ont l'Association des Marchands-Détailliers de nouveautés de Montréal affiliée à la Fédération des marchands-détailliers de la province de Québec.

Les agents de manufacturiers ont l'Association des Agents (British Agents Association) affiliée à l'Association du même nom en Angleterre. La Chambre de Commerce du District de Montréal a aussi son comité des nouveautés, composé de marchands de gros et de détail. Les membres de ces divers comités et associations travaillent activement dans l'intérêt de leurs sections respectives et nous les voyons souvent s'unir et travailler ensemble pour une même cause.

Nous sommes heureux de constater que nos marchands de gros et de détail sont parfaitement satisfaits des résultats des dernières années. Ils ont eu leur bonne part dans la prospérité de notre ville et de tout le pays. A la suite de la récente crise financière aux Etats Unis qui a plus ou moins affecté nos valeurs canadiennes, et vu la rareté de l'argent, nos hommes pratiques conseillent la prudence dans toutes les opérations et surtout dans les achats, et prêchent l'économie dans l'administration.

Si ces conseils sont bien suivis, nous osons prédire aux marchands de nouveautés une bonne année d'affaires.



Edifice Greenshilds Limitée
Carré Victoria

*L'Établissement le plus en vue
du Canada, pour Bonneterie et
marchandises de Fantaisies . . .*

Rubans,
Soleriez,
Velours,
Dentelles,
Garnitures,
Volles,
Fleurs,
Plumes,
Chapeaux

LES DERNIÈRES NOUVEAUTÉS

SUCCURSALES :

Vancouver - Ottawa - Québec

JOHN B. CAVERHILL & CIE
91, RUE ST-PIERRE, MONTREAL

ETABLIE EN 1864
Flotte - 4 navires
10,000 TONNES

LIGNE ALLAN

1908
La flotte consiste en 35 navires
175,000 TONNES

NAVIRES DE LA MALLE ROYALE

Montréal au Havre et Londres - **Montréal à Liverpool** - **Montréal à Glasgow**
Toutes les semaines. Toutes les semaines. Toutes les semaines.

Les splendides navires de Ligne ALLAN font le service trois fois par semaine entre le Canada, la Grande-Bretagne et la France, donnant au public voyageur aussi bien qu'aux Importateurs et Exportateurs tout l'avantage d'un service régulier entre les ports les plus importants.

Les Allan furent les premiers à faire les grandes améliorations que l'on trouve sur les Navires Océaniques d'aujourd'hui et, la dernière et d'aucune manière, la moindre, ce sont ses engins à turbines dont les fameux VICTORIAN et VIRGINIAN sont pourvus. Il n'y a pratiquement plus de vibration et les quilles de cote à vec lesquelles ces navires sont pourvus réduit au minimum le roulis du vaisseau.

Deux nouveaux vaisseaux ont été ajoutés vers la fin de 1907 et un autre sera lancé en janvier 1908. Ces derniers sont : S.S. CORSICAN, GRANPIAN et HESPERIAN, 11,000 et 10,000 tonnes chacun et sont un exemple frappant du travail du constructeur de navires de l'Angleterre. Pour ce qui est de la sûreté, ces navires sont de vrais hôtels flottants. Les appartements sont idéals comme architecture et d'une grande beauté.

Pour prix, voyages ou autres informations, s'adresser aux agents ou à

H. & A. ALLAN, MONTREAL

Etablie en l'An 1864

LA BANQUE DES MARCHANDS DU CANADA

Capital versé, \$6,000,000.00 Réserve et Profits indivis, \$4,034,256.00

Bureau de direction.—Sir H. Montagu Allan, *Président* ; Jonathan Hodgson, *Ecr.*,
Vice-Président ; C. R. Hosmer, *Ecr.*, Thos. Long, *Ecr.*, C. F. Smith, *Ecr.*,
Hugh A. Allan, *Ecr.*, C. M. Hays, *Ecr.*, Alex. Barnet, *Ecr.*, Bryce J. Allan, *Ecr.*

E. F. HEBDEN, *Géant Général*.

T. E. MERRETT, *Surintendant des Succursales et Inspecteur en Chef*.

De toutes les banques faisant affaires au Canada, cette institution est une des plus anciennes et des plus avantageusement connues. Ayant 119 succursales réparties entre Québec et la Colombie Anglaise, nos facilités pour la transaction des affaires ne sauraient être surpassées.

DEPARTEMENT D'EPARGNES A TOUTES LES SUCCURSALES

On y reçoit des dépôts d'une \$1.00 en montant et l'intérêt est alloué au plus haut taux courant

La Banque des Marchands du Canada fait des Crédits Commerciaux, négociables en Chine, au Japon, et autres pays étrangers. Porte une attention toute spéciale aux affaires des cultivateurs ainsi qu'aux commerçants de bestiaux. Emet des Lettres de Crédit pour Voyageurs, valables dans toutes les parties du monde. Transige des affaires de Banque en général. Emet des mandats payables dans toutes les Banques du Canada.

Ordre des Préséances

NOUS croyons intéresser nos lecteurs en donnant ci-après l'ordre des préséances établi par les autorités impériales, pour les réunions d'un caractère officiel, dans la Puissance du Canada.

1o Le Gouverneur-Général ou l'administrateur du gouvernement.

2o Le plus ancien officier commandant des troupes de Sa Majesté au Canada quand il est général, et le commandant des forces navales de Sa Majesté en station dans l'Amérique du Nord quand il est amiral, leur rang relatif devant être déterminé par les règlements de Sa Majesté.

3o Le Lieutenant-Gouverneur d'Ontario.

4o Le Lieutenant-Gouverneur de Québec.

5o Le Lieutenant-Gouverneur de la Nouvelle-Ecosse.

6o Le Lieutenant-Gouverneur du Nouveau-Brunswick (1).

7o Les archevêques et évêques d'après leur ancienneté.

8o Les membres du cabinet, d'après leur ancienneté.

9o Le président du Sénat et ensuite le Juge en Chef de la Cour Suprême.

10o Les juges en chef des cours, de loi et d'équité d'après leur ancienneté.

11o Les membres du Conseil Privé qui ne sont pas du Cabinet.

12o Les officiers généraux de l'armée de Sa Majesté servant en Canada et les officiers du rang d'amiral dans la marine royale en station dans l'Amérique britannique du Nord n'ayant pas le commandement en chef, le rang relatif de ces officiers devant être déterminé par les règlements de Sa Majesté.

(1) A cette liste des Lieutenants-Gouverneurs, il faut ajouter maintenant ceux des provinces entrés dans la Confédération Canadienne depuis 1867 : ceux du Manitoba, de la Colombie Anglaise, de l'Île du Prince Edouard, d'Alberta et Saskatchewan.

13o L'officier commandant les troupes de Sa Majesté en Canada s'il est colonel ou d'un rang inférieur et l'officier commandant les forces navales de Sa Majesté en station dans l'Amérique britannique du Nord s'il est d'un rang équivalent, leur rang relatif devant être déterminé par les règlements de Sa Majesté.

14o Les membres du Sénat.

15o L'orateur de la Chambre des Communes.

16o Les juges puñnés des cours de loi et d'équité selon leur ancienneté.

17o Les membres de la Chambre des Communes.

18o Les membres du Conseil Exécutif Provincial dans leur province.

19o L'orateur du Conseil Législatif dans sa province.

20o Les membres du Conseil Législatif dans leur province.

21o L'orateur de l'Assemblée Législative dans sa province.

22o Les membres de l'Assemblée Législative dans leur province.

Les juges en retraite de chaque Cour prennent rang immédiatement après leurs collègues de la même Cour.



Edifices du Parlement du Canada

Ottawa

LA BANQUE DE MONTRÉAL

La BANQUE DE MONTRÉAL a ouvert ses portes pour la première fois le 3 novembre 1817 dans la bâtisse de la succession Armour, située rue Saint-Paul, entre les rues Saint-Nicolas et Saint-François-Xavier, avec un capital payé de \$350,000.00.

Le premier Président fut John Gray et le premier Caissier, Robert Griffin.

En 1819, le capital fut élevé à \$650,000.00 et l'année suivante à \$750,000.00. En 1829, il était de \$850,000.00 ; en 1841, il était de \$2,000,000.00 ; en 1845, \$3,000,000.00 ; en 1855, \$4,000,000.00 ; en 1860, \$6,000,000.00 ; en 1873, \$12,000,000.00 ; en 1903, \$14,000,000.00 ; et en 1905, \$14,400,000.00.

Durant la première année (1819) un *dividende* a été payé au taux de 8 pour cent par année et depuis (excepté en 1827 et 1828 alors que la BANQUE n'a payé aucun dividende, les dividendes annuels furent de 6 pour cent à 16, (ou, un dividende de 12 pour cent et un bonus de 4 pour cent) suivant le montant. Mais durant les dernières années, 10 pour cent par année a été le taux payé.

Après que 8 pour cent eut été payé en 1819, une balance de \$4,168.00 restait en mains qui fut mise en réserve. Depuis cette date de modestes débuts, la réserve a toujours augmenté. En 1825, elle était de \$30,780.00 baissant à \$12,064.00 l'année suivante, pour s'élever à \$107,084.00 deux ans plus tard ; en 1830, elle restait à \$31,360.00. Cinq ans plus tard elle était à \$80,660.00, atteignant \$197,828.00, en 1837 ; en 1840, \$89,480.00 ; en 1850, \$120,192.00 ; en 1860, \$740,000.00 ; en 1870, \$3,000,000.00 ; en 1880, \$5,000,000.00 ; en 1883, \$5,750,000.00 ; en 1884, \$6,000,000.00 ; en 1900, \$7,000,000.00 ; et maintenant elle est de \$11,000,000.00, et il y a les profits indivisibles additionnels se montant à \$422,689.98.

Le 1er janvier 1858, le système des décimales fut adopté à la BANQUE DE MONTRÉAL et depuis cette date, toutes les transactions monétaires ont été enregistrées dans les livres de la BANQUE en piastres et centins. Avant cette date, des livres étaient tenus à la manière d'Halifax, — livres, chelins et deniers — la livre étant de \$4.00.

Le 1er janvier 1858 la succursale de Montréal était établie séparément et distinctement du Bureau-chef, M. E. H. King devenant son premier gérant.

En 1862, la désignation d'Officier en Chef de la BANQUE fut changée de Caissier à Gérant-général.

M. David Davidson fut le premier Gérant-général.

En 1863, la BANQUE DE MONTRÉAL fut nommée Banquier au Canada pour le Gouvernement Canadien et le 1er janvier 1893, M. E. S. Clouston étant le Gérant-général à ce moment, la BANQUE devint son agent financier en Angleterre.

La BANQUE DE MONTRÉAL atteint cette année sa 90ième année d'existence.

“ LA PRESSE ”

Est le Leader du journalisme Canadien :

— Elle est lue chaque jour par

600,000 LECTEURS

Sa puissance de pénétration comme médium d'annonce
n'est pas égalee au Canada.

Pour lancer un nouveau produit “ LA PRESSE ” est
sans rivale.

Pour relever un commerce qui périlite “ LA PRESSE ”
offre une publicité sans égale.

Pour augmenter le volume de vos ventes “ LA
PRESSE ”, à elle seule, vous rendra plus de services
que tous les autres journaux de langue française réunis.

“ LA PRESSE ” HEBDOMADAIRE

Complète efficacement l'œuvre de “ LA PRESSE ”
quotidienne avec une moyenne de plus de

50,000 NUMÉROS

Elle atteint principalement la classe agricole, une
clientèle prospère et qui a toujours de
l'argent à dépenser.

La publicité de “ LA PRESSE ” quotidienne et
hebdomadaire paie de gros profits
à ses annonceurs.

Pour toute information écrivez à.....

“ LA PRESSE ”

MONTRÉAL, Canada.

Les Chemins de Fer

PAR M. C. H. CATELLI, PRÉSIDENT DE NOTRE CHAMBRE

Premiers essais de la locomotive à vapeur

Voiture à vapeur de l'ingénieur français "Cugnot"

Première machine à haute pression par "Olivier Evans"

Application de la vapeur aux voitures pour les routes ordinaires

POUR avoir une idée du développement des chemins de fer, nous devons nous reporter en arrière et chercher l'origine de la vapeur.

Le premier qui a trouvé une force en chauffant de l'eau, c'est un Père Jésuite, le Père Leurechon en 1626. Vinrent ensuite un architecte, Giovanni Branca, qui chercha à utiliser la vapeur en 1629, puis le Père Wircher en 1641 et le Marquis de Worchester en 1663.

Denis Papin avait en 1688 préparé un plan de voiture mue par la vapeur, il passa en Angleterre en 1679 et s'associa avec Robert Boyle, mécanicien ; on le retrouve à Venise en 1684. Il revint en Angleterre en 1707 sans avoir accompli son dessein.

En 1713, un jeune anglais nommé Humphrey Potter découvrit les valves à tiroirs mues par la machine même.

En 1763, Joseph Cugnot construisit un char à trois roues avec un moteur à vapeur, mais en 1770, lors de son essai, le char alla donner contre un mur de l'arsenal de Paris et on abandonna le projet.

En 1786, Olivier Evans s'adresse au Congrès de la Pensylvanie pour avoir le droit de faire circuler des voitures mues par la vapeur. On disait : « Ce pauvre Olivier n'a pas la tête saine ». En 1797, Evans s'adresse à la législature du Maryland. Les législateurs n'ajoutant pas foi à cette demande, l'ont accordée, mais en la faisant accompagner ironiquement de la remarque suivante : « Vu que cela ne peut faire ni bien ni mal, elle ne nuira à personne ». Cette permission équivoque n'était pas de nature à encourager les capitalistes. Il écrivit à Londres, mais on lui répondit que personne n'ajoutait foi à ses idées.

Un ingénieur d'une certaine renommée présente en 1780 un mémoire à la société philosophique de Philadelphie et il essaie de prouver que jamais une voiture ne pourrait rouler par l'action de la vapeur. Heureusement pour son crédit, la société ne laissa pas imprimer cette assertion.

Cependant les idées d'Olivier Evans n'étaient pas demeurées sans écho en Angleterre où il avait envoyé ses plans.

Deux mécaniciens Trevithick et Vivian construisirent en 1801 des machines à haute pression d'après ses plans. Ces messieurs construisirent une voiture à passagers, mais bientôt ils reconnurent leur impuissance, et renoncèrent à la placer sur la route, mais résolus à tirer parti de leur travail, ils construisirent une autre voiture qui marcha sur des rails pour l'exploitation des mines. On ne soupçonnait pas alors les prodiges que l'étude devait faire sortir un jour de cette entreprise à demi abandonnée, personne ne pouvant alors prévoir que cette machine imparfaite reléguée à un service obscur (desservir les mines à charbon) devait un jour révolutionner tout notre système de transport à locomotion.

On ignore à quelle époque l'idée des lisses en bois fut mise en pratique, mais on trouve un ouvrage publié en 1696, « La vie de Lord Keepernorth », qui fait connaître l'existence de ces lisses pour l'exploitation des mines de Newcastle. « Le transport, dit l'auteur de cet ouvrage, s'effectue sur des rails en bois posés parallèlement le long de la route depuis la mine jusqu'à la rivière. Il résulte de là une facilité de transport qui procure un avantage immense au négociant ».

Le peu de résistance des rails en bois fit naître l'idée de revêtir le bois de bandes de fer. Ainsi modifié, ce système, bien qu'imparfait, fut conservé pendant 60 ans sans altération. Aux madriers ferrés, substitua les rails coulés en fonte en 1738. En 1768, William Reynolds construisit une grande fonderie de rails en fonte à Colebrook Dale. Ces rails avaient une rainure pour maintenir les roues des chars. En 1789, Jessop remplace les rails à rebord par les rails droits. De 1789 à 1811, tous les rails posés en Angleterre le furent d'après ce principe.

La fabrication du fer ayant acquis des perfectionnements qui eurent pour effet de baisser beaucoup le prix de ce métal, la malléabilité et la tenacité du fer comparé à la fonte offraient des conditions

précieuses pour les rails des chemins de fer. C'est Georges Stephenson qui adopta le premier les rails de fer.

L'opinion des ingénieurs était que les roues glisseraient sur les rails et perdraient leur force ; de fait Trevithich et Vivian, dans un mémoire à ce sujet écrivent : « Entre deux surfaces planes, l'adhésion est trop faible, les voitures sont exposées à glisser et la force d'impulsion est perdue ». Cette idée inexacte adoptée par tous les ingénieurs constitua de ce moment l'obstacle devant lequel la science des chemins de fer resta stationnaire.

Cette erreur des savants fournit un exemple singulier des conséquences fâcheuses auxquelles peut conduire une opinion théorique formée hors de la pratique. Aussi pendant longtemps, tous les ingénieurs se sont appliqués à surmonter une difficulté imaginaire.

En 1811, Blenkinsop construisit une locomotive avec des roues dentelées. Ces roues, par leur frottement, offraient de la résistance et une grande usure ; cependant, elle servit douze années.

En 1813, Brunton inventa la locomotive à béquilles, mais il y avait dans cette combinaison de quoi briser en mille pièces la machine par ses secousses ; un accident arrêta ses essais.

En 1814, la locomotive dessinée par Blakett sortait des ateliers de G. et R. Stephenson.

En 1815, Stephenson améliora son système jusqu'en 1825, mais ces locomotives ne produisaient pas assez de vapeur pour leur faire parcourir de longues distances. C'est la chaudière tubulaire qui révolutionna tout le système. Cette découverte est due à un ingénieur français, Marc Séguin. Frappé de l'insuffisance de la vapeur, M. Séguin fait poser des tubes dans une chaudière. L'air surchauffé du foyer traversant ces tubes, donna un développement considérable de vapeur, et la locomotive acquit une vitesse de 12 lieues à l'heure.

En 1826, M. Séguin fit breveter sa locomotive à chaudière tubulaire. Ce nouveau système fut adopté par Stephenson en 1830 et ce modèle de chaudière existe encore de nos jours. En disant que Stephenson fabriqua sa locomotive en utilisant un ensemble de découvertes heureuses de divers ingénieurs, je ne prétends pas diminuer sa gloire ni la reconnaissance que lui doit la postérité. C'est Georges Stephenson



La Gare Windsor

Carré Dominion



L'Empress of Britain

De la Compagnie du Pacifique Canadien

L'un des plus beaux océaniques

qui créa les chemins de fer à grande vitesse qui ont servi de modèle aux chemins de fer de l'Europe.

Sans aucune instruction primaire, par la seule puissance de son intelligence, il atteignit en peu de temps le sommet des hiérarchies industrielles les plus élevées.

Stephenson avait un fils qu'il s'associa et c'est grâce à l'expérience du père et aux études théoriques de son fils Robert, que nous devons la construction de la Fusée, première locomotive à grande vitesse.

La création du chemin de fer Liverpool à Manchester est la période la plus importante des chemins de fer. Au commencement du 18^e siècle, on lisait sur les murs de Londres l'affiche suivante : « A partir du 18 avril 1707, ceux qui désireront aller de Londres à York ou de York à Londres sont priés de se rendre à l'hôtel du « Cygne Noir » dans Holborne, Londres, ou dans Cookney à York ; ils y trouveront une diligence qui part de Londres les lundis, mercredis et vendredis, et accomplit le voyage en 4 jours, si Dieu le veut ». Ce voyage se fait aujourd'hui en quelques heures.

L'histoire des chemins de fer nous montre combien les inventions les plus merveilleuses rencontrent même chez les esprits les plus éclairés, de l'opposition.

Les Anglais, peuple pratique, ont saisi la portée de cette découverte et sans hésitation l'ont appliquée à l'exploitation industrielle. C'est en 1820 que l'on employa pour la première fois la locomotive au transport des marchandises, et en 1829, grâce à la chaudière Séguin appliquée par Stephenson à la Fusée, on transporta les passagers à grande vitesse de Manchester à Liverpool. G. Stephenson eut à lutter contre les préjugés du temps. On disait que les chemins de fer tueraient les passagers, que la fumée rendrait impossible la végétation, que le bruit éloignerait la population, que la locomotive occasionnerait des incendies, etc., etc.

Le Duc de Wellington ne se décida à voyager en chemin de fer qu'en 1842, et c'est en 1843 que Sa Majesté la Reine Victoria osa tenter son premier voyage en chemin de fer. En 1858, Cavour, ce grand homme d'Etat italien, venait de Turin à Paris en voiture, tant il redoutait les chemins de fer.

En France, de 1830 à 1835, les inquiétudes commerciales, les émeutes de Paris ont arrêté l'essor des chemins de fer. Le chemin de fer de la

Méditerranée fut le premier mis à l'étude en 1835 par Michel Chevalier et par son émule Pereyre.

M. Thiers, Ministre des Travaux Publics, disait que ce mode de transport avait quelque avantage pour les courtes distances, mais qu'il était impraticable pour les longs trajets.

M. Perdonnet demanda au gouvernement les pouvoirs législatifs pour construire un chemin de fer de Paris à Rouen. M. Thiers lui fit cette réponse : « Moi, demander à la Chambre de vous concéder le



Les Elévateurs du Pacifique Canadien

A Montréal

« chemin de fer de Rouen ! Je m'en garderais bien, on me jetterait en
« bas de la tribune. Le fer est trop cher en France, s'écria le Ministre
« des Finances ». « Les tunnels seront nuisibles à la santé des voyageurs,
« affirma M. Arago ». Cette objection d'Arago, venant d'un homme
placé à la tête de la science parlant de la tribune de la Chambre,
caractérise bien les préjugés d'alors contre les chemins de fer en
France.

Le 14 juin 1836, Arago, de la tribune de la Chambre, fait un long
discours contre les chemins de fer, citant les dangers des tunnels

résultant de la différence des températures ; il expliquait que dans le tunnel la température serait de 30 à 36 degrés, tandis qu'en plein air, elle serait de 115 degrés. Comme homme de science, il fit un tableau saisissant de maux sans nombre : fluxions de poitrine, rhumes, rhumatismes entraînant les plus tristes conséquences pour les générations futures, et il parle aussi des dangers d'une explosion dans le tunnel ; il termina en conjurant ses collègues de voter contre et il s'écria : « J'ai fait mon devoir en vous dénonçant tous ces dangers, à vous je remets le sort de ces projets de loi ».

En Belgique, ce fut en 1839 qu'on inaugura le premier chemin de fer de Bruxelles à Malines. En Hollande, ce fut en 1845 que fut achevée la première ligne, et en Allemagne de 1836 à 1840 par un ingénieur français, Von Denis.

En Amérique, c'est en 1825 qu'on a construit le Quincy & Boston, le Baltimore & Ohio en 1832.

Au Canada, le chemin de fer Saint-Laurent et Lac Champlain, reliant Laprairie et Saint-Jean, a été mis en opération le 21 juillet 1836.

La Compagnie de chemins de fer du Grand Tronc du Canada a commencé ses opérations en 1847.

(L'auteur du présent article a en sa possession des certificats du capital-actions du Saint-Laurent & Lac Champlain).

Les chemins de fer ne datent que de 1830 et déjà ils ont entraîné une dépense de plus de 40 milliards de francs en Europe (8 milliards de dollars).

En Amérique, l'établissement des chemins de fer a coûté un excédent de capital dépassant 9 milliards de dollars. Ces chiffres témoignent éloquemment de l'importance de l'administration des chemins de fer tant en Europe qu'en Amérique.

Le Canada possède un système de chemins de fer supérieur à tout ce que j'ai encore vu dans mes voyages à travers l'Europe et même aux Etats Unis. Nos grandes lignes transcontinentales dévorant l'espace (75 milles à l'heure), traversant tout un continent sans changer de wagon, voyageant avec tout le luxe et le confort des meilleurs hôtels, recevant durant le parcours les nouvelles du monde entier, transmises télégraphiquement par la Compagnie, à sa clientèle de passagers.

font honneur à l'esprit d'entreprise de cette grande Compagnie, le « Pacifique Canadien » (The Canadian Pacific Railway Co.).

Avant longtemps, nous aurons un deuxième transcontinental qui ne cédera en rien sous le rapport du confort aux lignes existantes. Mais tous ces efforts, hélas ! ces études à peine finies, sont maintenant menacés par un concurrent : l'électricité, qui tente à supplanter la vapeur. Lequel de ces deux agents sortira victorieux de la lutte ? L'avenir nous le dira. En attendant, on a déjà appliqué l'électricité pour le convoi des voyageurs rentrant en gare centrale à New York. On prête à la Compagnie du Pacifique le projet d'appliquer l'électricité au trafic local ; cette application serait un bienfait pour le public et donnerait un confort jusqu'ici inconnu : absence de fumée, rapidité des voyages, lumière, chaleur, toutes ces commodités distribuées par un seul agent : l'électricité.



Grand Corridor de l'Hôtel Place Viger
Pacifique Canadien

BANQUE D'HOCHELAGA

MONTREAL

Capital autorisé \$4,000,000.00 Fonds de réserve et surplus . . . \$ 2,000,000.00
 Capital payé 2,000,000.00 Total de l'actif au-delà de . . . 20,000,000.00

DIRECTEURS :

F. X. ST-CHARLES, Ecr., Président
 ROBT. BUCKERIDGE, Ecr., M. P., Vice-président
 Hon. J. D. BOLLAND, . . . J. A. VAILLANCOURT, Ecr., . . . A. THIBOTTE, Ecr.,
 E. H. LEMAY, Ecr., . . . J. M. WILSON, Ecr.,
 M. E. A. PRESTERGAST, Gérant-général. C. A. GIPPOX, Gérant

Bureau principal : 95, RUE SAINT-JACQUES, MONTREAL

Bureaux de Quartiers : — Avenue Mont-Royal (côté de la rue Saint-Denis) : rue Saintes-Catherine-Est (No 711) ; rue Saintes-Catherine-Ouest (No 272 Est) ; rue Notre-Dames-Ouest (No 620) ; HOCHELAGA : No 1671, rue Saintes-Catherine-Est ; MARISSHEVE : No 343, rue Ontario ; POINTE SAINT-CHARLES : No 210, rue L'entre ; SAINT-HENRI : No 3027, rue Notre-Dame ; VILLE SAINT-LOUIS : No 1900, Boulevard Saint-Laurent ; VIATVILLE : No 65, rue Notre-Dame ; VERDUN : No 47, rue Church.

Succursales : — Berthierville, Qué., Edmonton, Alta., Joliette, Qué., Laprairie, Qué., Louiseville, Qué., Québec, Qué., Saint-Roch de Québec, Qué., Sherbrooke, Qué., Sorel, Qué., Saint-Basile, Man., Saint-Hyacinthe, Qué., Saint-Jacques l'Achigan, Qué., Saint-Jérôme, Qué., Saint-Pierre, Man., Trois-Rivières, Qué., Valleyfield, Qué., Vankleek Hill, Ont., Winnipeg, Man.

CANADIAN PACIFIC RAILWAY CO.



Noted for its splendid trains from the Atlantic to the Pacific Oceans.

Reaches all the important cities of Canada.

Has magnificent steamships on the Atlantic and Pacific Oceans.

Excellent hotel system of sixteen large hotels in Canada.

The popular freight and passenger line.

OFFICES :

Windsor Station, Montreal.

Place Viger Station, Montreal.

St. James Street, Montreal.

ROBERT KERR, Passenger Traffic Manager.

MONTREAL



L'un des Magasins de la Compagnie Amiot, Lecours & Larivière

Rue Saint-Laurent

Le Commerce de Ferronneries

En l'année 1907

PAR. M. FRED. C. LARIVIÈRE

LE commerce de ferronnerie durant l'année écoulée a certainement été un des plus actifs et les marchandises sont encore en grande demande. La rareté du tuyau de fer a beaucoup contribué au retard apporté dans le parachèvement des maisons en construction, retard qui a causé des dommages considérables. D'après des informations puisées aux meilleures sources, les deux seules fabriques que possède le Canada, ont des commandes déterminées pour au-delà de 8 à 9,000,000 de pieds, et la production par mois ne doit pas dépasser de 2 à 3,000,000 et s'il faut tenir compte des accidents nombreux aux machines et de la rareté de la matière première, on peut facilement se rendre compte que cette marchandise sera rare pour encore plusieurs mois.

Les États-Unis, l'Angleterre et l'Allemagne produisent bien du tuyau de fer, mais les prix de revient sont trop élevés pour pouvoir importer de ces pays, quoique de petits lots soient venus d'Angleterre.

Le cuivre rouge a augmenté graduellement depuis janvier jusqu'au 15 septembre, alors que le prix a baissé de 10 cents par lb. et ce changement est dû au fait que ceux qui contrôlaient la production mondiale du cuivre n'ont pu maintenir leur position, à cause du surplus de production et de la rareté de l'argent. L'étain a subi le même sort que le cuivre.

Les tôles noires, galvanisées et les ferblancs se sont bien maintenus, les prix étant actuellement environ les mêmes qu'en janvier dernier.

Les articles en plomb ont subi une augmentation d'environ 10 à 15% due à la hausse de la matière première et ce renchérissement semble se maintenir.

La production mondiale de la fonte en gueuse devrait s'élever cette année à environ 62,000,000 de tonnes basée sur la production des six premiers mois de l'année. En 1906, la production fut de 59,000,000 et en 1905, 56,000,000 tonnes. Les États-Unis, l'Allemagne, l'Angleterre et le

Canada sont les grands producteurs de la fonte. Les prix sont fermes, étant de \$23 à \$25 la tonne suivant la qualité, soit environ \$2 à \$3 par tonne de plus que l'an dernier.

Les produits fabriqués à base de fonte, tels que les poêles, les baignoires, les lavabos, les éviers ont subi une hausse de près de 20% sur les prix de l'an dernier.

Les ferrements de maisons ont été en grande demande pour toutes les constructions nouvelles actuellement en voie d'érection, mais le total des constructions érigées sera de beaucoup inférieur à celui de l'an dernier.

Les commandes reçues actuellement, tout en étant d'assortiment général sont beaucoup moindres que d'habitude et démontrent que les fonds de commerce sont très bas, car les commerçants paraissent tous vouloir hâter l'expédition de la marchandise.

Une autre raison pour laquelle les marchands ne sont pas anxieux de placer leurs commandes, est certainement la baisse anticipée sur les produits manufacturés en fer et en cuivre à cause de la réduction du prix de la matière première.

La rareté de l'argent crée un grand malaise chez les commerçants et tous font un effort considérable pour diminuer leurs fonds de commerce et faire entrer leurs crédits, car sans vouloir être pessimiste, je crois que la prudence est certainement une grande qualité, et une chose à ne pas dédaigner en tout temps mais spécialement dans l'état actuel du marché monétaire.



Hôtel Place Viger

ÉCOLES DU SOIR

Les écoles gratuites du soir, sous le contrôle du gouvernement, sont ouvertes, à Montréal et à Québec, du premier octobre au premier mars, chaque année.

On y enseigne le FRANÇAIS, l'ANGLAIS, le CALCUL, l'ÉCRITURE et la COMPTABILITÉ.

MONTREAL ET BANLIEUE

Les écoles sont sous la direction de M. J. Bergeron, 119, rue Mentana.

QUEBEC

Les écoles sont sous la direction de M. l'abbé Th. G. Rouleau, principal de l'École Normale Laval.

T. DESNOYERS,
377, rue Bourbonnière



V. VARIN,
334, rue Aylwin



TÉL. BELLEF. EST 2413

DESNOYERS & VARIN
Manufacturiers de

Portes, Chassis, Jalousies, Tournages, Emboutages, Découpages, Etc.
COIN DUQUETTE ET AYLWIN, HOCHELAGA

Ouvrages faits avec soins et à des prix modérés. Assortiment de Moulures au grand complet.

GRENOBLE — PARIS — LONDRES — NEW YORK

Perrins Frères & Cie

(BLOC MARK FISHER)

28, Carré Victoria, MONTREAL

La plus ancienne et la plus grande manufacture de GANTS en Canada.

... Etablie en 1878 ...

Les Gants de PERRIN sont les meilleurs

Le " Type-writer " **Smith-Premier**

On peut écrire en trois couleurs avec un même ruban

Le département des Affaires Etrangères de France a accordé un contrat pour la fourniture de Cent de ces Machines.

PLUS DE 350.000 SONT EN USAGE

Wm M. HALL & CIE NEGOCIANTS
Pour la Province de Québec
221, rue Notre-Dame-Ouest



Marque de garantie

Venez voir notre salle
d'échantillons.

MANUFACTURIERS

Harnais, Selles, Valises, Sacs-de-voyages, Etc.

Nos voyageurs parcourent tout le Canada

Lamortagne Limitée.

BLOC BALMORAL

RUE NOTRE DAME OUEST, MONTREAL, Can

Eker's Brewery

641 ST. LAWRENCE Blvd, MONTREAL

—♦♦♦—
ALES, PORTER

— AND —

BOHEMIAN LAGER

Les Tribunaux de Commerce

PAR M. PIERRE BEULLAC, AVOCAT AU BARREAU DE MONTRÉAL

Historique, organisation, fonctionnement, leur forme de procédure en France, et les services qu'ils y rendent

Commençons par signaler les caractères distinctifs des tribunaux de commerce ou juridiction consulaire ; ce sont des juges commerçants, une justice prompte et à peu de frais. On s'est, de tout temps, rendu compte que la justice doit être expéditive et que les juges doivent être capables d'apprécier sainement les questions qui leur sont soumises.

Egalement, à toute époque, on a senti la nécessité de faire décider les litiges commerciaux promptement et par des juges au courant du commerce. Aussi l'origine d'une juridiction spéciale pour les commerçants remonte-t-elle à l'antiquité.

Démosthènes, dans ses oraisons contre Apaturius et Phornion, nous révèle qu'il exista à Athènes des juges spéciaux pour les commerçants. Ces juges qui littéralement allaient porter la justice, se rendaient à bord des navires, entendaient les litiges et décidaient immédiatement afin de ne pas retarder les parties.

Nouguier, dans son ouvrage sur les tribunaux de commerce, rapporta qu'à Rome il y avait également dans chaque métier des juges établis pour statuer entre les personnes du même métier, sur les débats qui pouvaient en provenir ; leur juridiction était absolue et il était impossible de s'y soustraire.

La juridiction commerciale paraît être venue en France, de l'Italie, au moyen-âge, lorsque les Italiens commencèrent à fréquenter les foires de France et à s'établir dans notre mère-patrie.

M. Vincent, dans son « Exposition raisonnée de la législation commerciale », s'exprime ainsi : « Dès le temps que les Italiens étaient venus en France former des colonies commerciales, ils avaient obtenu

des juges spéciaux, accordés de l'autorité publique, pour assurer une plus prompte et plus rigide exécution des marchés ».

Je citerai maintenant E. et P. Cambertin (Manuel des tribunaux de commerce) sur l'histoire de la juridiction consulaire en France.

Les commerçants paraissent avoir eu en France leurs juges spéciaux dès le douzième siècle. On voit en effet que vers 1190 existait à Paris le Parloir aux Bourgeois situé près de l'ancienne place Saint-Michel et que Grégoire de Tours appelle *Domus Negotiantium*.

Toutefois la première juridiction consulaire à laquelle on puisse vraiment donner ce nom fut établie à Toulouse vers le milieu du XVI^e siècle par édit du mois de juillet 1549 sous le règne de Henri II.

En 1659, un édit de Henri II établit à Toulouse une bourse commune pour les marchands de cette ville et leur permit d'élire entre eux, chaque année, un Prieur et deux Consuls qui avaient pouvoir d'appeler telles personnes qu'ils jugeraient convenables et de décider en première instance tous les procès entre les marchands et fabricants pour raison de marchandises, foires et assurances. Mais la juridiction consulaire proprement dite ne date réellement que de l'édit du mois de novembre 1563 rendu par le roi Charles IX sous le ministère du Chancelier Michel de l'Hôpital.

Cet édit de 1563 décréta la création à Paris d'un tribunal composé de cinq commerçants de la ville élus annuellement par une assemblée de cent notables bourgeois, ceux-ci choisis par les prévôts des marchands et les échevins de la ville de Paris.

A ces cinq juges commerçants appelés, le premier, juge des marchands et les quatre autres les consuls des marchands, fut attribuée la connaissance des procès entre commerçants pour faits de commerce.

Cet édit également organisa un système de procédure sommaire à être suivi devant ce tribunal, système que nous retrouvons en grande partie dans la législation actuelle.

Louis XIV rendit cette juridiction commune à tous les sièges du royaume par la célèbre ordonnance du mois de mars 1673 dont le commerce est redevable au ministère Colbert.

Le décret du 24 mars 1790 ayant ordonné que l'ordre judiciaire serait reconstitué en entier, l'Assemblée constituante, par un décret du

27 mai de la même année, décida à la presque unanimité, malgré l'opposition de Goupil de Prefeln, la conservation de la juridiction consulaire.

La loi du 16 18 août 1790 dans son titre XII institua les tribunaux de commerce et régla à nouveau le mode d'élection des juges. Enfin la loi des 15-24 septembre 1807, qui forme le livre quatrième (art. 645-648) du Code de Commerce, sert de base à l'organisation actuelle de la juridiction commerciale, et à la forme de procéder devant elle et devant les Cours Impériales (Cour d'Appel) sur l'appel des décisions des tribunaux de commerce.

Voyons maintenant, en prenant comme type les tribunaux de commerce de France, l'organisation, le fonctionnement de la procédure consulaire. Nous citerons copieusement l'ouvrage déjà signalé de MM. E. et P. Cambertin.

En France, les tribunaux de commerce existent dans les villes où l'importance des échanges et de l'industrie les réclame. Ils sont créés, transportés ou réprimés par le pouvoir exécutif. Ils sont sous la surveillance et dans les attributions du ministre de la justice.

Le tribunal de commerce a juridiction sur la même étendue de territoire que le tribunal civil dans le ressort duquel il est placé. Chaque tribunal est composé d'un président de juge et de juges suppléants. Le nombre des juges suppléants est de deux au minimum, non compris le président. Ce nombre est augmenté suivant les nécessités du service.

Les fonctions du juge au tribunal de commerce sont gratuites, purement honorifiques et électives. Les électeurs sont les commerçants honorables, domiciliés dans le ressort du tribunal. La liste des électeurs est dressée annuellement.

Sont éligibles aux fonctions de président, de juge ou de juge suppléant tous les électeurs inscrits sur la liste électorale âgés de trente ans et les anciens commerçants ayant exercé leur profession pendant au moins cinq ans dans l'arrondissement et y résidant. Cependant pour être élu président il faut avoir exercé pendant deux ans les fonctions de juge tutélaire et on ne peut être nommé juge avant d'avoir été suppléant pendant un an.

Le président et les juges sont nommés pour deux ans.

Sortant d'exercice après deux années, ils peuvent être réélus immédiatement pour deux autres années. Cette nouvelle période expirée, ils ne sont éligibles qu'après une année d'intervalle.

Toutefois le président, quel que soit au moment de son élection le nombre de ses années de judicature comme juge titulaire, peut toujours être élu pour deux années, à l'expiration desquelles il peut être



Édifice de " La Presse ", Montréal

réélu pour une seconde période de même durée. Le tribunal est composé de trois juges au moins dont un juge titulaire.

Les jugements doivent être rendus par trois juges au moins.

Lorsque par suite de récusation ou d'empêchement, il ne reste pas un nombre suffisant de juges ou de suppléants, le président du tribunal tire au sort les noms des juges complémentaires pris sur une liste dressée annuellement par le tribunal de commerce. Seuls des éligibles sont portés sur cette liste.

Tout ce qui regarde l'administration intérieure du tribunal rentre dans les attributions du président. C'est à lui qu'appartient l'initiative des mesures à prendre.

Il convoque le tribunal pour les assemblées générales, dresse l'ordre du jour des matières à mettre en délibération dans ces assemblées, dirige et résume la discussion, et enfin surveille la rédaction des procès-verbaux qui est faite par le greffier.

Il organise le service des audiences et des faillites, et détermine les jours auxquels doivent siéger les membres du tribunal, soit pour l'audience, soit pour la tenue des assemblées de créanciers dans les faillites.

Les audiences sont publiques.

La compétence des tribunaux de commerce dépend de la qualité des personnes ou de la nature de ce qui fait le fond de litige.

Ainsi ils connaissent des contestations relatives aux engagements et transactions entre négociants, marchands et banquiers, lorsque ces contestations se rapportent à des obligations du commerce ou de l'industrie des parties contendantes ou au moins de l'une d'elles, que ces obligations soient conventionnelles ou nées d'un délit ou d'un quasi délit.

Ils connaissent également des contestations entre associés pour raison d'une société de commerce.

D'autre part, ils sont compétents à l'égard des litiges relatifs à des actes de commerce entre toutes personnes et ils connaissent de tout ce qui concerne les faillites.

En droit français, les lettres de change entre toutes personnes sont réputées actes de commerce.

Cependant, lorsque les billets à ordre ne portent que des signatures d'individus non commerçants ou n'ont pas pour occasion des opérations de commerce, trafic, change ou courtage, le tribunal de commerce est tenu de renvoyer au tribunal civil s'il en est requis par le défendeur.

Sont également de la compétence du tribunal de commerce : les actions relatives à la propriété d'un nom ou d'une marque de commerce, de dessins ou de modèles industriels, de brevets d'invention, de médail-

les et de récompenses industrielles de même que celles relatives à la propriété artistique et littéraire.

Par le jugement qui déclare la faillite, le tribunal de commerce désigne l'un de ses membres comme juge-commissaire.

Le juge commissaire est chargé spécialement d'accélérer et de surveiller les opérations de la faillite et la gestion des syndics. Il n'administre pas, parce qu'en administrant il compromettrait son caractère de juge ; il contrôle l'administration des syndics, ordonne ou autorise dans les limites de ses attributions certains actes qui ne peuvent être faits qu'en vertu d'ordonnance, fait convoquer les créanciers, préside leurs assemblées, fait son rapport au tribunal sur les contestations nées de la faillite et donne son avis sur le maintien et le remplacement des syndics, sur l'homologation du concordat, sur l'excusabilité du failli et sur l'indemnité due aux syndics, fixe les secours accordés au failli et à sa famille, autorise les ventes et les transactions, les revendications, les répartitions, etc.

Les tribunaux ne connaissent en dernier ressort que des demandes dont le principal n'excède pas 1500 francs (environ \$300).

Il y a appel de leurs autres jugements à la Cour d'Appel.

Les tribunaux de commerce ne connaissent pas de l'exécution de leurs jugements. Cette connaissance est réservée aux tribunaux civils.

La procédure devant les tribunaux de commerce se fait sans le ministère d'avoués — le ministère d'avoués est obligatoire en France devant les tribunaux civils.

Les demandes se font par bref d'assignation. Le délai d'assignation est d'un jour.

Les parties sont tenues de comparaître au jour fixé en personne ou par le ministère d'un fondé de procuration spéciale.

Le pouvoir spécial peut être donné au bas de l'original ou de la copie du bref.

Les causes sont mises au rôle dès que le bref est rapporté.

A l'appel des causes, sont prononcés les défauts, les renises de causes à une autre audience et la retenue de celles qui doivent donner lieu à un débat contradictoire.

La défense peut être écrite ou verbale, dans ce dernier cas, le greffier en prend note sur le primitif à l'audience.

Les parties ou leurs défenseurs plaident leur cause ; les plaidoiries doivent être sobres et concises.

Avant que le jugement soit prononcé, les juges doivent délibérer et le président, recueillir les opinions en commençant par le dernier juge reçu.

Le délibéré a lieu à l'audience même ou dans la Chambre de Conseil ; il peut ne pas être vidé à l'audience du même jour, mais continue pour le jugement à être rendu ultérieurement de telle manière que les pièces remises sur le bureau soient étudiées, que les parties en personne ou leur conseil soient entendus et que le projet de jugement soit préparé par l'un des juges qui ont siégé.

Les causes prises en délibéré sont distribuées par le président à l'audience entre les juges siégeants.

Les jugements sont rendus à la pluralité des voix et prononcés à l'audience publique, en présence des juges qui ont assisté aux plaidoiries depuis le commencement jusqu'à la fin.

Tout jugement même par défaut doit être motivé. Trois juges au moins doivent concourir au jugement.

Les tribunaux de commerce constituent une juridiction spéciale ; ils ne peuvent statuer sur les incidents qui s'élèvent au cours des débats, lorsque la connaissance en est réservée à la juridiction civile, par exemple, si la qualité d'héritier donnée à l'une des parties par elle est contestée, ou bien encore si une pièce produite est méconnue, déniée ou arguée de faux et que la partie persiste à s'en servir.

Le tribunal de commerce peut, dans tous les cas, ordonner même d'office que les parties seront entendues en personnes à l'audience ou dans la Chambre, et, s'il y a empêchement légitime, commettre un des juges ou même un juge de paix pour les entendre, lequel dresse un procès-verbal de leurs déclarations.

S'il y a lieu de renvoyer les parties devant les arbitres pour examen de comptes, il est nommé un ou trois arbitres pour entendre les parties et les concilier si faire se peut, sinon donner leur avis.

S'il y a lieu à visite ou estimation d'ouvrages ou marchandises, il est nommé un ou trois experts.

Si le tribunal ordonne preuve par témoins, il y est procédé dans les formes prescrites pour les enquêtes sommaires.

Dans les causes sujettes à appel, les dépositions sont prises par écrit.

Dans les arrondissements où il n'y a pas de tribunal de commerce, les juges de tribunal civil exercent les fonctions et connaissent des matières attribuées aux juges de commerce.



Le Victorian

Le Palais-Flottant de la Ligne Allan

« Les tribunaux civils jugeant commercialement ont la même compétence que les tribunaux de commerce et devant eux, la manière de procéder est la même ».

Pour les besoins du fonctionnement des tribunaux de commerce, il s'est constitué les catégories d'attaches suivantes, d'abord les *agréés*. Ceux-ci font les procédures et plaident pour les parties qui veulent se servir de leur ministère.

10 *Des agréés.* — Le caractère de la profession d'*agréé* est clairement défini dans les paroles d'un président au tribunal de Paris.

« *Agréés*, disait M. Denière lors de l'installation de 1862, notre juridiction a pour première règle de décider *ex-vo* et *bono*. Tel est le motif pour lesquels les parties doivent devant nous comparaitre en personne ou par un fondé de procuration spéciale, telle est aussi la cause qui défend à notre barre la postulation des officiers ministériels.

« Le tribunal en vous agréant, lorsque déjà vous êtes inscrits au tableau des avocats, vous désigne à la confiance des justiciables que vous représentez comme simples mandataires pour défendre leurs intérêts. Votre expérience des affaires et votre connaissance des usages de commerce constituent le seul, mais le véritable privilège de votre profession.

« L'utilité du concours que vous prêtez à notre justice est constatée par l'ancienneté de votre origine, qui remonte aux premiers temps de notre institution. Persévérez dans la voie que vos devanciers vous ont tracée, et par votre exacte discipline, par la probité de vos conseils et de vos plaidoiries, vous perpétuerez au barreau consulaire les traditions qui font l'honneur de l'ordre dans les rangs duquel vous avez débuté ».

20 *Des arbitres rapporteurs.* — Les arbitres rapporteurs forment une autre catégorie d'attachés.

Nous avons vu plus haut le cas où le tribunal peut renvoyer les parties devant les arbitres.

Les arbitres rapporteurs proprement dits et ordinairement choisis par le tribunal de commerce sont placés sous la surveillance du président. La mission d'arbitre rapporteur ne constitue pas une profession. Le tribunal de commerce de Paris ne confie les arbitrages qu'à un

certain nombre de personnes admises par lui et dont la liste est révisée chaque année.

Des commerçants sont souvent désignés comme arbitres dans une affaire, lorsqu'ils ont une compétence professionnelle.

30 *Syndics et liquidateurs de faillites.* — Viennent ensuite les syndics ou liquidateurs de faillites. « Le tribunal de commerce de Paris a autorisé les syndics à se constituer en société, mais les a obligés en même temps entre autres choses à créer un capital considérable qui s'ajoutant aux garanties personnelles que présente chaque syndic, sert de caution solidaire à la gestion de tous.

« En raison de cette solidarité pécuniaire, une chambre de discipline dont le président est nommé chaque année par le président du tribunal, a été instituée ».

En conformité avec le décret français du 25 mars 1880, il existe au greffe de chaque tribunal de commerce et de chaque tribunal civil jugeant commercialement une comptabilité des faillites tenue d'après les états de situation que doivent fournir les syndics et qui comprennent toutes les opérations de la faillite jour par jour.

Nous venons d'étudier au moins dans leurs grandes lignes les tribunaux de commerce.

Examinons si une telle institution a une raison d'être, puis si organisée et fonctionnant d'après le système que nous venons d'exposer, elle atteint le but que s'est proposé le législateur. Comme le dit Nougier : « Il faut approprier les institutions aux choses qu'elles sont destinées à régir.

« Le principe qui doit servir de fondement à une bonne administration d'une bonne justice est surtout applicable aux litiges qu'enfante le commerce.

« Le commerce a son langage particulier. Pour lui, une phrase, un mot contiennent le germe d'obligations importantes dont le sens obscur souvent ne peut être interprété que par des hommes depuis longtemps initiés à en saisir les délicates nuances ».

Montesquieu de son côté dit : « Les affaires de commerce sont très peu susceptibles de formalités ; ce sont des actions de chaque jour que d'autres de même nature doivent suivre chaque jour. Il faut donc qu'elles puissent être décidées chaque jour ».

Nonguier ajoute d'un autre côté : « Le commerce vit d'exactitude.

A jour fixe, le commerçant doit payer. Pour accomplir ce rigoureux encouragement, il faut qu'il soit lui-même protégé sur le champ contre l'inexactitude de ses débiteurs. Et puis la multiplicité des transactions donne naissance à de nombreux débats dont la solution doit être prompte pour être utile.

De là, pour le commerce, nécessité d'une juridiction simple comme ses opérations, exempte de frais et de formalités, rapide comme le mouvement de ses affaires, et qui, suivant les expressions des docteurs, empêchant les progrès de la procédure de devenir immortels, relève les marchands des longueurs de justice.

On ne saurait plus clairement résumer la raison d'être des tribunaux de commerce.

Nous pouvons ajouter que les lenteurs et les formalités de la justice civile fournissent aux débiteurs de mauvaise foi les moyens de retarder le paiement de leurs dettes et que les juges civils par leurs connaissances très restreintes des affaires, sont portés à ne pas tenir un compte suffisant des usages de commerce dans leur appréciation des litiges commerciaux.

Les tribunaux tels que ceux que nous avons décrits atteignent-ils le but dans lesquels ils ont été institués ?

D'après Locré, dans son Exposé des motifs du Code du commerce, on peut réduire à quatre les principes essentiels des juridictions consulaires et qui les distinguent de toutes les autres.

1o Expérience des juges dans les opérations du commerce ;

2o Simplicité dans les débats entre les parties ;

3o Procédure expéditive ;

4o Rapidité dans l'exécution des jugements.

5o Premier point, la compétence des commerçants à juger les affaires commerciales est quelquefois discutée.

Il est incontestable que les commerçants, même après plusieurs années de judicature ne possèdent pas la science du droit au même degré que les juges des tribunaux civils ; les études spéciales préliminaires de ces derniers et les connaissances par eux acquises pendant leur pra-

tique au barreau, leur donnent une supériorité incontestable à ce point de vue.

Mais considérant les choses au point de vue pratique, règle générale, dans les procès relatifs à des affaires commerciales, la question de fait prime.

Pour l'appréciation du fait de commerce, grâce à son expérience des affaires et à sa connaissance des usages du commerce il est mieux préparé que le juriconsulte.



Un jour de Marché

Place Jacques-Cartier, Montréal

Quant aux questions légales qui se présentent, elles ne prennent pas le juge commerçant au dépourvu.

La loi est écrite. Le juge de commerce est un juge intelligent et prêt à faire ce que ses fonctions exigent ; il est élu par des personnes qui connaissent sa valeur ; il apprend la loi. S'il est juge depuis peu et si l'expérience ne lui a pas encore fourni l'occasion de connaître la jurisprudence du tribunal sur la question qui se présente, il n'est pas abandonné à ses seules connaissances, deux de ses collègues concourant

à son jugement il peut trouver auprès d'eux les renseignements qui lui manquent.

La question dépassera-t-elle la limite des connaissances des trois juges appelés à décider le litige, il leur reste le recours aux lumières du président, juge de plusieurs années d'expérience et dont le choix par les justiciables est une garantie de compétence.

Voici ce que disait à ce propos Nicodème dans son « Exercice des commerçants ». « Il serait plus facile, dit-il, à un habile consul de « devenir bon avocat, qu'il ne le serait à un avocat de devenir habile « consul, parce que pour acquérir la science consulaire, il ne faut pas « seulement en étudier les lois, mais encore pratiquer le commerce et « être né avec l'esprit de commerce.

« Un habile consul a la clef des lois, tandis qu'un avocat n'a point « la clef du commerce ».

Nicodème n'a peut-être pas tout à fait tort et il n'y a pas à dire, il est des matières qui vraiment appellent l'intervention d'un juge commerçant, ainsi par exemple la faillite. Ici le rôle du tribunal est de surveiller la liquidation des biens du failli.

Qui, mieux qu'un commerçant, peut contrôler l'administration des syndics, diriger la discussion aux assemblées de créanciers, décider si une vente ou une transaction est avantageuse, en somme ordonner des mesures pratiques et favorables aux intérêts de la faillite ?

D'ailleurs dans les affaires importantes au-dessus de 1,500 francs les parties pouvant soumettre sur appel la question de droit aux cours civiles d'appel, on ne peut pas dire que les juges commerçants ferment la voie aux tribunaux de justice juridique, si nous pouvons nous exprimer ainsi.

D'un autre côté, les juges de commerce offrent toutes les garanties, de probité et d'intelligence requises. Pour pouvoir être élus, ils doivent être d'une honorabilité parfaite, et leurs électeurs, étant les commerçants de leur région, ils sont choisis à bon escient.

La courte durée des fonctions et la rééligibilité des membres sortant, permettent l'élimination de ceux qui ont donné des preuves d'incapacité et le maintien de ceux qui sont compétents.

A ces garanties déjà si remarquables, la loi ajoute celles de l'expérience et de tradition, en exigeant que les juges titulaires aient été sup-

pléants au moins un an et que le président, celui qui, en somme, veille à la discipline et au bon fonctionnement du tribunal, ait plusieurs années de judicature.

Enfin les fonctions ne sont pas salariées, elles sont considérées comme un honneur, le couronnement de la carrière commerciale ; aussi ceux qui les exercent ont-ils le respect et la confiance des justiciables.

La loi limite la juridiction des tribunaux de commerce aux matières que les juges commerçants sont aptes à juger. Même plus, en leur défendant de connaître l'exécution de leurs jugements, elle la restreint à la connaissance du fait commercial qui constitue le fond du litige. Ajoutons que les causes dans lesquelles il s'agit d'un fait non commercial, de la part du défendeur ne sont pas de leur compétence. Ainsi par exemple, ils jugeront l'action portée par un non-commerçant contre un commerçant en répétition du prix de marchandises achetées pour son usage et ils ne jugeront pas l'action portée par un commerçant contre un non-commerçant en recouvrement du prix de marchandises vendues à celui-ci pour son usage.

En somme, la juridiction commerciale n'empiète pas sur le domaine des actions civiles et elle ne sert pas le commerce au préjudice de l'élément non commerçant.

La procédure suivie devant les tribunaux consulaires est plus favorable aux intérêts du commerce que celle suivie devant les tribunaux civils.

L'esprit de la loi est que les parties puissent poursuivre ou se défendre en personne. Ainsi les parties doivent comparaitre en personne, alors que devant les tribunaux civils, elles sont tenues d'être représentées par avoués.

Les pièces de plaidoiries sont peu nombreuses. Les allégués de la demande sont mis dans le bref d'assignation et quant à la défense, elle peut être écrite ou verbale.

Les plaidoiries doivent être sobres et concises.

Les affaires reçoivent leur solution promptement.

Le délai d'assignation est d'un jour.

La défense est produite lors de la comparution.

Les causes sont mises au rôle dès qu'elles sont rapportées.

Règle générale les causes sont entendues le jour du rapport. Celles qui sont simples sont décidées instantanément, celles qui requièrent une étude approfondie des pièces sont prises en délibéré et l'un des juges siégeants est chargé d'étudier le dossier ou d'entendre la preuve, selon le cas, et de préparer le projet de jugement.

Les causes sont entendues par trois juges au moins. Les jugements sont délibérés à l'audience ou en chambre, rendus à la pluralité des voix et les jugements même par défaut doivent être motivés.

Dans le cas où le tribunal estime possible une entente entre les parties, il peut charger un des juges de faire comparaitre les parties en personne devant lui en Chambre et de les concilier si faire se peut. Le juge devient alors médiateur et, grâce à ses connaissances spéciales, il termine très souvent ainsi le litige à la satisfaction de tous les intéressés.

Enfin les taxes (déboursés) que perçoit le gouvernement dans les causes mues devant ces tribunaux sont minimales et grâce à cela, au petit nombre de procédures et à la simplicité des plaidoiries, les parties même celles qui ont agi par procureurs, (agréés), n'ont à payer que des frais et honoraires relativement modiques.

En résumé, les tribunaux de commerce, dont nous venons d'exposer le système et de signaler les avantages qui nous paraissent les plus saillants, rendent de réels services au commerce en ce qu'ils lui fournissent une justice commerciale, rapide et économique.

L'appréciation de ces services par le commerce apparaît dans l'attachement des commerçants français à cette institution et le respect dont ils entourent les juges des tribunaux de commerce.

Dans la Province de Québec nous n'avons que des tribunaux civils. Ne serait-il pas avantageux, ne serait-il pas opportun d'instituer dans notre pays les tribunaux commerciaux calqués plus ou moins exactement sur ceux que nous venons de discuter ?

Il est assez évident que le commerce n'est pas suffisamment aidé par l'organisation actuelle de nos tribunaux, et qu'il y a des réformes à faire.

Ces réformes me paraissent être l'établissement de juridictions commerciales qui donneraient aux litiges commerciaux une solution plus prompte et plus conforme aux intérêts du commerce.

Vêtements-Imperméables

EN TOUT GENRES

POUR _____

Messieurs

ET

Dames



BEAVER-BRAND

CONFECTION

GARANTIE, ETC.

Avant de placer vos
commandes, écrivez-
nous pour informations.

The Beaver Rubber Co., Ltd

425, RUE ST-JACQUES, MONTREAL

COLLARS
bearing the **J**
brand are as
easy to sell as
they are to
wear. Point to
the trade mark and the pat-
ent, easy to button, everlasting,
button-hole and no
man will want any other.
For sale
by live
dealers.

Address: THE CANADIAN UNDERWEAR CO.
505 ST. PAUL STREET, MONTREAL
FOR A CATALOGUE

DALY &

MORIN...

Fabricants de STORES
(Blinds)

DE TOUTES LES DIMENSIONS

Poles et Garnitures

Bureaux et Salles d'Echantillons :

32, rue St-Sulpice, Montréal

Manufacture :

LACHINE, Qué.

Tél. Bell Est: 1251

Tél. des Marchands 1358

CHARBON

DIAMANT NOIR

J. O. Labrecque & Cie

141, RUE WOLFE, MONTREAL

Ce charbon ne contient ni
pierre ni poussière

C'est le meilleur

Charbon Anthracite

qui vient au Canada

Le Marché Immobilier

EST DE MONTREAL

Max. Daoust, successeur de Charruan & Daoust, avec qui nous parlions immeubles ces jours derniers, nous répétait que semblable à 1906, l'année 1907 est de celles destinées à faire époque dans les annales immobilières. Remarquablement fertile en immenses constructions, l'année 1907 aura vu surgir des vides qui ça et là faisaient brèche aux blocs massifs de nos grandes rues, d'imposants édifices tant commerciaux que financiers. Cette année demeure également favorable à la vente des terrains à bâtir et est en même temps une aubaine pour l'entrepreneur à qui l'augmentation continuelle de la population assure une vente prompte et rémunératrice de sa construction, et la facilité extraordinaire de se procurer des lots à termes avantageux, aura donné à l'ouvrier une occasion unique de se créer un chez-soi confortable.

Afin de donner une idée plus exacte des proportions que prend l'immeuble dans la section est de Montréal, l'on nous permettra de nous servir de notre chiffre d'affaires de ces douze derniers mois comme point d'appui. Les chiffres honnêtes sont d'irréfutables arguments et nous garantissons l'authenticité de ceux-ci.

Notre maison a disposé en ces douze derniers mois de 1385 lots repartis comme suit :

Succ. Hogan	122 lots	\$ 39,573.41
Succ. C. T. Viau,	102 "	60,832.35
Frères Ecoles Chrétiennes,	83 "	45,848.00
Parc Pie IX,	39 "	32,505.40
Parc Mont LaSalle,	604 "	127,946.90
Parc Mont Laurier,	184 "	60,532.17
Syndicats particuliers,	251 "	88,389.91
Total	1385 "	455,628.14
Propriétés construites		172,850.00
		<hr/>
		\$633,478.14

Ces lots pour les neuf-dixièmes vendus sur les propriétés que nous représentons dans l'Est de Montréal donnent un exposé suffisant du progrès de cette section de notre métropole et dans la municipalité de Maisonneuve seule, au delà d'un million fut investi dans la construction, c'est remarquable si l'on considère que le coût de chaque édifice ne dépasse guère une moyenne de \$5,000 dollars.

Montréal-Est, en raison du nombre de manufactures qui s'y établissent et du port qui s'y dirige, nous semble destiné à prendre d'immenses proportions, qui jointes à la condition de l'ouvrier s'améliorant tous les jours, sont autant de bases solides sur lesquelles nous pouvons fonder les plus belles espérances.

Il est évident que la crise financière que nous passons, la rareté de l'argent, va de quelque peu retarder la marche de la construction mais ce contre-temps ne peut être que passager et n'aura probablement de plus graves conséquences qu'une légère augmentation de certains loyers.

Nous ne croyons pas que rien ne puisse désormais diminuer la valeur immobilière dans Montréal, à moins que l'enthousiasme ou l'imprévoyance des agents d'immeubles ne subdivisent de nouvelles terres en trop grande quantité ou que l'entrepreneur dans un but d'économie mal entendue ne construise avec un matériel de qualité inférieure. Les deux du reste seront les premiers perdants en cette occasion. La prudence seule pourra maintenir le marché dans son bon état actuel.

Certes, l'enthousiasme qui règne de nos jours finira peut-être par se refroidir un peu ; il est assez difficile de prédire avec une certaine exactitude la durée de ce mouvement peu ordinaire. La prospérité de Montréal est intimement liée à la prospérité de la Province, voire même à celle du pays et celle-ci n'est guère sur le point de cesser. Sans être d'un optimisme exagéré, tout nous fait prévoir le plus brillant avenir pour le marché immobilier. Montréal par sa situation offre des avantages illimités tant par ses sites pour manufactures que par ses résidences privées, et nous ne saurions trop encourager ceux qui peuvent disposer de capitaux, quelque modestes qu'ils soient, de les placer sur des terrains ou la propriété ; car l'immeuble sera toujours à Montréal la base de la prospérité et de la sécurité.

Cloisons à l'Epreuve du Feu

DANS les édifices modernes, les cloisons et divisions des différentes pièces demandent tout autant d'attention que les planchers, etc., et nous croyons intéresser nos lecteurs en leur donnant connaissance du rapport suivant des expériences faites par la « British Fire Prevention Committee » de Londres, avec différents matériaux et différents systèmes de cloisons, tant à l'épreuve du feu que non à l'épreuve du feu :

1o Cloisons enduits sur lattes de bois posées sur colombages en bois.

2o Cloisons enduits sur lattes métalliques posées sur colombages.

3o Blocs de compositions de plâtre et de ciment (1).

4o Blocs en terre cuite creuse — hollow tile ou terra cotta (1).

Résultats

Les lattes de bois ont été détruites en 28 minutes.

Les lattes métalliques ont été complètement détruites en 40 minutes.

Les blocs de plâtre, et compositions, exposés à une chaleur de 1750 degrés Fahrenheit, ont été calcinés à un tel point que sur l'application de l'eau une forte partie a été emportée, et ce qui restait du bloc n'était plus d'aucune utilité.

Les blocs en terre cuite (terra cotta) exposés à une chaleur de 2024 degrés Fahrenheit, n'ont été aucunement affectés ni par la chaleur ni par l'eau, et après plusieurs heures d'expérience les blocs étaient parfaitement intacts.

Au point de vue de la surdité

Les murs sourds et insonores ont toujours été considérés comme une chose impossible jusqu'à l'introduction de la terre cuite poreuse.

(1) Rapport d'expériences par le « New York City Building Department ».

Le rapport suivant d'expériences faites à Chicago par l'architecte Dwight H. Perkins, dans et pour le Music Building, pour déterminer quel système offrait le plus de résistance, ont donné le résultat suivant — et dans l'ordre suivant, au point de vue de l'efficacité :

1o Tuiles creuses en terre cuite, deux épaisseurs avec espace d'air, et $\frac{1}{2}$ pouce d'enduit sur chaque face.

2o Tuiles creuses en terre cuite, une seule épaisseur, enduits sur les deux faces.



Le Port de Montréal

3o Toile métallique soutenue par des angles en fer, et remplie avec du mortier à l'intérieur, et enduite sur les deux faces.

4o Deux épaisseurs de toile métallique avec une épaisseur de papier gondonné au centre, et enduits sur les deux faces.

5o Trois épaisseurs d'expanded metal, avec vides à l'intérieur.

6o Expanded metal en deux épaisseurs espacées l'une de l'autre, avec vide à l'intérieur.

7o Expanded metal en deux épaisseurs, intérieur rempli d'amiante.

8o Le même, avec intérieur rempli de « mineral wool ».

Comme l'indiquent les rapports ci-dessus, comme résistance au feu ce sont les blocs en plâtre qui ont offert le moins de résistance. Tandis qu'au point de vue du « Sound Proof » ce sont les divisions ou cloisons en expanded metal et toile mécanique qui ont donné le moins de satisfaction, pendant que les blocs en terre cuite ont donné les meilleurs résultats sous tous rapports.

Le " Hudson Terminal Building "

New-York City

Cet immense édifice qui sera une gare centrale en même temps qu'un « office building » sera le point de ralliement de toutes les lignes de chemins de fer qui entrent dans la ville de New-York. Il pourra loger 10,000 personnes ; soit la population d'une jolie petite ville.

Il y aura 39 ascenseurs, et on estime que 182,000,000 de personnes y entreront et en sortiront durant le cours d'une année. On peut se faire une idée de ce que cela représente quand on dit que la Gare Centrale (Grand Central Station) est calculée pour accommoder 100,000,000 ; la nouvelle gare du Pennsylvania 146,000,000 ; celle du South Station à Boston 30,000,000 ; et celle du Broad Street à Philadelphie 20,000,000 de personnes par année.

Il entrera 24,000 tonnes d'acier dans la construction de cet immense immeuble, et tout cet acier sera complètement enveloppé et recouvert d'une ou plusieurs épaisseurs de terre cuite poreuse (Terra Cotta), qui rendra l'édifice parfaitement à l'épreuve du feu. Dans le grand feu de San Francisco il n'y a que les édifices protégés par la terre cuite poreuse qui n'ont pas été détruits par le feu.

Avant d'être employés dans la construction des édifices, les blocs de terre cuite sont chauffés à une chaleur de plus de 2,000 degrés.

Chaque étage de cet immense édifice représente une superficie de 22 arpents carrés de bureaux.

A. Cousineau
Rég. Tél. Bell Est 17

Tél. Bell Main 417
Marchands 498

H. Raymond
Rég. Tél. Bell Est 248

COUSINEAU, RAYMOND & HALL

Agents d'Immeubles et Courtiers d'Assurances

Achat et vente de propriétés. Maisons à louer. Places d'affaires. Administration de successions. Transactions commerciales de toutes descriptions, spécialement hôtels licenciés et restaurants.

ARGENT À PRÊTER SUR HYPOTHÈQUES

Les acheteurs et vendeurs sont invités. Correspondance sollicitée.

Cousineau, Raymond & Hall
68, RUE SAINT-JACQUES, MONTREAL

CANADA-FEU

"Compagnie d'Assurance Mutuelle du Canada"

SYSTEMES: MUTUEL et au COMPTANT (sans billet)

Pertes payées promptement et avec libéralité

Taux de 20 à 40 p. c. plus bas que l'Association (combine)
Ne placez pas vos assurances Feu sans les connaître

Siège Social: 9, BOULEVARD ST-LAURENT, MONTREAL

R. D'UFRENE, Président
A. P. NIMAR, Gérant

On demande des agents partout
Cie n'est pas représentée



L. J. A. SURVEYER

IMPORTATEUR
QUINCAILLIER

Ferronnerie, Outils, Coutellerie, Articles de Chasse et Pêche
PEINTURES, HUILES, VERNIS, PINCEAUX

Agent pour *La Veilleuse en Nickel "Montreal Beauty"*, *La Sèche à Réchauffe "Gillray"*,
Le Filtre à Eau de "Infiltring", *La Héliceuse Mécanique "Bossell"*,
Le Ruisseau de Sûreté "Star"

52, Boulevard Saint-Laurent

NORTHMOUNT

Est d'un placement sûr et profitable au moins
égal aux plus riches valeurs sur le marché.

PRIX: 15 à 25 CENTS LE PIED

Conditions: 10 p. c. comptant, la balance dans dix ans

Nos lots triplent de valeur d'ici à peu de mois. L'expérience des propriétaires le démontre.
Payez-vous à vous-même un loyer. Northmount est à 25 centes de la ville. Nous
vous construisons une MAISON à votre goût payable 10 pour cent comptant et la balance
tant par mois comme un loyer. TEL. BELL MAIN 3220

EDOUARD GOHIER, Directeur-général

71, RUE SAINT-JACQUES, MONTREAL

Corrosion du Métal

Dans les Planchers en Béton Armé composé de Cendres (Cinder Concrete)

Le rapport suivant adressé à la « Structural Association » de San Francisco, sur l'effet corrosif du béton de cendres — cinder concrete — sur le métal mérite bien la sérieuse attention du public sur le danger de ce genre de construction.

Monsieur le Comité exécutif de la « Structural Association ». A votre demande, j'ai examiné les cas de corrosion dans les planchers en béton de cendres — cinder concrete — sur lesquels M. F. Wieland avait attiré votre attention.

Nous avons examiné dix échantillons de planchers dans le bureau de M. Wieland, et nous avons visité les édifices suivants : San Francisco, bâti il y a 8 ans, tous les planchers sont de béton de cendres — cinder concrete — et expanded metal sur des poutrelles espacées de 12 pieds. Le Crocker Building, même système, construit en 1901, les Largo Building, béton de cendre mais avec de la tôle galvanisée au lieu d'expanded metal. La tôle galvanisée était rouillée, mais n'était pas rouillée. Le Rialto, béton de pierre — massive avec des barres de fer système Johnson.

« Les taches de cendres ou escarbilles — cinder concrete — sont plus nombreuses et plus profondes avec nombres de vides ici et là, et contiennent une grande quantité de charbon crû mêlé aux cendres. Des taches de rouille apparaissent dans le béton et là où ces taches touchent le métal, la corrosion est beaucoup plus prononcée. Les taches de rouille mesurant jusqu'à un pouce, sont très molles et peuvent être facilement enlevées avec l'ongle. Des petits éclats de bois apparaissent ici et là, ce qui indique que la chaleur n'était pas très intense, puisque le bois n'était pas carbonisé. Dans la position où se trouvait le plancher l'eau n'avait atteint depuis le 18 avril, et la rouille était là avant le feu ; la corrosion est beaucoup plus prononcée là où les planchers ont été exposés à la pluie depuis le feu. La corrosion est irrégulière en intensité. Dans certains endroits l'expanded metal est peu rouillé et en d'autres est complètement détruit. L'étendue de la corrosion est assez grande pour mettre en danger la sécurité des planchers, et il n'est pas probable

que les planchers auraient pu supporter leurs charges plus de deux ou trois autres années sans courir le risque de s'écrouler.

Les causes de la corrosion

« La théorie que la corrosion est causée par le soufre dans les cendres ne semble pas être admise comme du tout probable.

« Les fabricants de tubes métalliques prétendent qu'il y a une grande différence entre la durée des tubes expédiés par chemin de fer et ceux expédiés par mer. L'action de l'eau salée a pour effet d'enlever la couche imperméable dont on recouvre le métal avant de l'expédier.

« M. Hambueschen, de l'Université du Wisconsin, a fait une étude spéciale de la corrosion et a trouvé que le plus petit point de carbone est un commencement de corrosion, et a démontré que le polissage du fer et de l'acier a pour effet d'empêcher la corrosion. Il a été prouvé que la rouille établit un faible courant, les petits points de carbone agissant comme points de contact. Il est possible que la présence du charbon ou du coke dans les cendres soit une des causes des courants électriques venant en contact avec les courants de la terre produits par ce qui peut s'échapper des fils des trolleys, etc.

« Dans l'édifice Rialto, les planchers des étages supérieurs en béton composé de pierre concassée sont en excellente condition, et comme ils sont passés par les mêmes épreuves que les planchers de béton de cendres ou escarbilles (*cinder concrete*), il est évident que ce sont les cendres, l'escarbille et le charbon qui ont été la cause principale de la corrosion.

Recommandations

« Nous recommandons que la « Structural Association » fasse des efforts pour faire amender les présents règlements de manière à obtenir que l'emploi du béton de cendre — *cinder concrete* — pour la construction des planchers, ou autres genres de construction à l'épreuve du feu, soit entièrement prohibé, et que l'on emploie des experts pour faire l'examen des planchers de ce genre qui ont été construits jusqu'à présent, et en contrôler l'emploi pour l'avenir.

(Signé) LUTHER WAGONER, *Ingénieur Civil*,
THÉODORE H. SKINNER, *Architecte*.

San Francisco, le 11 septembre 1906.

Le Système Canadien des Banques

LA constitution de nos banques canadiennes présente des caractères absolument remarquables de prudence et de sagesse, surtout si on la compare avec celle des institutions analogues de la république voisine.

1o Autorisée d'un côté à recevoir des dépôts du public d'une manière pour ainsi dire illimitée, la banque a pour mission de prêter les capitaux à elle confiés, en en retirant un taux d'intérêt plus avantageux, mais ce, sujette à diverses restrictions dont l'objet est d'empêcher ses administrateurs d'exposer au péril de la spéculation l'épargne populaire et de plus de ne pas la laisser entraîner dans des placements d'une réalisation difficile à compléter dans un court délai ; c'est ainsi qu'une banque ne peut s'engager dans des achats d'immeubles ou à des opérations de crédit foncier, si ce n'est transitoirement pour sauver un crédit déjà ouvert.

2o La faculté de nos banques d'ouvrir des succursales sur tous les points de la Confédération fournit au commerce et à l'industrie du pays l'avantage d'obtenir l'escompte voulu suivant les besoins des affaires, sans égard aux fluctuations du chiffre des dépôts affluant à ces banques dans un rayon spécial, la banque pouvant utiliser par exemple dans une province ou encore l'Est du pays les capitaux lui venant de l'autre extrémité du pays et réciproquement. Une banque locale suivant le système américain ne peut avoir cette souplesse d'action, ni cette indépendance de l'influence de la sphère de son milieu plus restreint. De plus, cette puissance d'adaptation à tous les besoins des divers centres de la contrée suivant les vicissitudes des affaires et les exigences des demandes entraîne dans la pratique l'uniformité dans le taux de l'intérêt d'un bout à l'autre du Canada.

3o Quant à la circulation, on sait que les porteurs de billets de

banques du Canada n'ont jamais rien perdu dans aucun cas de suspension de paiements. Cette circulation dont le montant peut atteindre sans jamais dépasser le montant du capital non pas seulement souscrit, mais payé de la banque, est garantie de trois manières : 1o par un fonds dit le fonds du rachat de la circulation des banques entre les mains du Ministre des Finances à Ottawa et constitué par un dépôt fait par toutes les banques du pays jusqu'à concurrence de cinq pour cent de leur moyenne de circulation dans le cours de l'année précédente, ce fonds général représentant pour ainsi dire un gage solidaire de toutes les banques pour le paiement des billets d'aucune d'elles au cas de suspension de ses affaires. Cette circulation est d'ailleurs surveillée de même que toute liquidation de banques par l'Association des banquiers canadiens ; 2o par un premier privilège sur tout l'actif de la banque ; enfin 3o par la double responsabilité des actionnaires, ces derniers étant



Edifice de la Banque de Montréal
Rue Saint-Jacques

tenus, au cas d'insolvabilité de la banque, de déboursier non seulement le montant de la balance non acquittée, du chiffre de leurs actions, mais encore un montant égal à celui de leurs actions, de manière par exemple, à former \$200.00 en tout pour chaque action enregistrée de \$100.00.

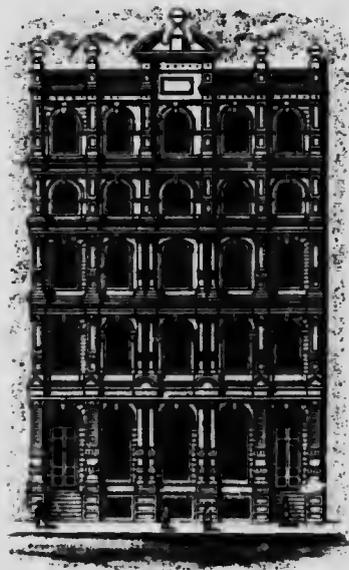


Edifice de la Banque Hochelaga
Rue Saint-Jacques

Il y a plus : La limitation du dividende aux actionnaires de la banque est encore une autre protection prévoyante à noter. Comme ce dividende ne peut jamais dépasser huit pour cent tant qu'un fonds de réserve d'au moins trente pour cent du capital payé n'a pas été établi, on conçoit que cette disposition encourage les bureaux de direction à la création de fonds de réserve élevés. Le fait est que dans notre pays, nom-



Edifice de la Banque des Marchands
du Canada
Rue Saint-Jacques



Edifice de la Banque Provinciale
Place d'Armes

bre de banques ont des réserves presque égales à leur capital payé.

Chez nos voisins, les banques ont bien aussi le privilège d'émettre des billets jusqu'à concurrence de leur capital payé, mais elles y sont astreintes à déposer ce capital entre les mains du gouvernement en échange de débentures de l'État et à être ainsi privées d'un capital considérable sans pouvoir le faire fructifier.

Les Richesses du Nord de Montréal

PAR L'HON. G. A. NANTEL

LES richesses du Nord de Montréal et la cause de la colonisation de notre province en rapport avec le commerce de notre métropole : il faudrait un volume pour faire la statistique des ressources diverses, si variées et si nombreuses du Nord de Montréal, et ce ne serait pas trop d'un autre volume pour traiter convenablement d'un sujet comme le développement de la colonisation mis en rapport avec le progrès et la grandeur de la métropole du Canada. Je ferai donc mieux de parler des deux sujets à la fois

Le nord-ouest de la Province de Québec que les chemins de fer du Pacifique Canadien, depuis 1892 seulement, et du Grand-Nord depuis moins longtemps encore, touche directement à Montréal et s'étend, depuis Saint-Jérôme en tournant à l'ouest à partir de Sainte-Agathe, jusqu'au Témiscamingue. Du premier au second point, il y a en largeur ou de l'est à l'ouest 361 milles, et en profondeur, allant du sud au nord, une centaine de milles, pays que desserviraient les deux lignes où on projette et, je puis dire pour le Pacifique, dont on exécute le prolongement jusqu'au Témiscamingue même : le Pacifique devant aller frapper la tête de cette grande nappe d'eau formée par l'Outaouais agrandi, et le Grand-Nord pouvant aboutir au pied de ce lac, c'est-à-dire, à la tête du Long-Sault.

Directement au nord de Montréal et tournant vers l'Est à Saint-Donat, du côté de la Mattawin, vous trouvez un vaste territoire, encore veuf de colons, dont le commerce et l'industrie profiteraient aussi à Montréal. M. le curé Provost, l'apôtre colonisateur de cette région, a estimé à quarante le nombre des paroisses qui pourraient y être établies.

Je ne parlerai pas des vallées du Haut Saint-Maurice et du lac Saint-Jean qui viendront plus ou moins à nous par la force des choses et par une loi de la nature qu'on retrouve partout dans la formation des grands centres de population qui exercent à des distances qu'on croirait infranchissables une puissance invincible d'attraction.

Ce que je tiens à émettre comme proposition indiscutable, c'est que tout le territoire développé par le Montréal et Occidental, ou C. P. R., forme le *back country* de Montréal, dont le commerce, l'industrie, la culture, les sports de chasse et de pêche, les ressources de séjours hygiéniques sont destinés exclusivement à contribuer à la prospérité de Montréal. Toronto, poste de navigation intérieure de première importance, Québec, même Trois-Rivières, postes de navigation maritimes, peuvent rivaliser avec Montréal et lui disputer certains avantages pour les commodités de port, de quaiage, d'embarquement et de



Une " Barrière " du Lac Tremblant

Laurentides

débarquement des voyageurs et des marchandises, pour la longueur des parcours, etc. Mais aucune rivalité n'est possible dans l'accaparement du commerce de notre Nord-Ouest et de l'exploitation de ses ressources naturelles, dont nous ne voyons que le commencement. Ce qu'on en aurait fait et ce qu'on en fera en y mettant les capitaux nécessaires ! Mais n'est-il pas naturel de rechercher ce qui est loin de notre patrie et de tenir en dédain ce qu'on est à même de prendre en étendant seulement la main ?

Toute cette contrée, que M. Chrysostôme Langelier disait assez grande et assez féconde pour nourrir plus d'un million d'habitants, ne comprend pas, il va sans dire, le territoire qui sera ouvert par le Grand Tronc-Pacifique et sur lequel nous n'avons pas de données précises capables de fixer les prévisions de l'avenir ; mais le nord-ouest de Montréal nous est suffisamment connu et il touche d'assez près Montréal pour attirer l'attention de tous ses citoyens qui veulent à coup sûr travailler à la prospérité de la métropole.

C'est là, dans l'exploitation de la forêt, que se sont bâties d'énormes fortunes et que l'on ira encore, de longues années durant, chercher les plus belles essences pour la construction chez nous et à l'étranger.

Les bois dits *supérieurs*, comme le pin et l'épinette, n'y sont plus en quantité inépuisable, mais les bois francs pour le chauffage et pour la fabrication de plus en plus importante du charbon de bois, et les bois dits inférieurs mais prisés à l'égal du pin rouge et du pin blanc pour l'industrie de la pâte à papier, y sont encore en si grande quantité, qu'on peut les dire inépuisables, pourvu qu'on apporte le moindre discernement à l'aménagement de leur coupe.

Les rivières nombreuses, affluents de l'Outaouais et du Saint Maurice, ayant leur source dans les vastes plateaux de marécages qui forment ce qu'on appelle la hauteur des terres ou ligne de faite, ligne de séparation des eaux du Saint-Laurent de celles de la Baie d'Hudson, ont dû se frayer un chemin difficile et descendre par des chûtes élevées à travers les Laurentides. De là, un système hydrographique particulier, l'un des plus étendus et des plus riches du monde, qui multiplie par tout le cours de nos rivières du Nord, les pouvoirs hydrauliques puissants et dont la valeur est inestimable.

Ces innombrables dépôts de houille blanche ne sont-ils pas une des plus grandes richesses pour Montréal et toute la contrée environnante ? Déjà, les chûtes Shawinigan, du Saint Maurice, nous apportent l'appoint de leurs 100,000 chevaux-vapeurs qu'on y veut développer et sans lesquels, par moments, nous nous trouverions fort à plaindre.

Peut-on se faire une idée de la valeur de nos pouvoirs d'eau dans cette région du Nord, au point de vue de Montréal même, directement éclairé, transporté, outillé pour l'industrie, mais aussi indirectement au point de vue des villes, des villages, des paroisses agricoles qui ne

sont et ne seront que des succursales, des tributaires de Montréal, lui apportant autant de richesses qu'ils utiliseraient davantage leur houille blanche pour l'industrie manufacturière, forestière et même agricole.

Quelles sont les ressources agricoles de tout ce Nord qui tient à Montréal comme les membres se rattachent par mille vaisseaux au cœur de l'homme ?



Une Baie du Lac Nomingue

Laurentides

Si la culture générale, trop routinière dans nos plus belles paroisses des vallées du Saint-Laurent et du Richelieu, est cause de bien des déboires parmi nos classes agricoles, il ne pouvait en aller autrement dans notre pays difficile, rude parfois, très souvent ingrat des Laurentides.

Dans le Nord comme dans le Sud, à la suite de dures déceptions qui ont, ma foi, pris bien du temps à porter leurs fruits, on a dû en venir à l'industrie agricole comme étant, dans toute la Province, la branche de la culture la plus facile, à cause de la cherté du travail, et la plus rémunératrice par ses rendements directs et l'état d'amendement où elle tient constamment le sol. Depuis que dans toutes les paroisses du Nord on a tiré parti des avantages de l'industrie laitière, les cultivateurs ont atteint un degré de bien être qui ne le cède en rien aux plus riches paroisses du Sud. Les beurreries, les fromageries se sont multipliées et si, par malheur, là comme ailleurs, le luxe est trop grand

et l'intempérance trop générale, le manque d'ordre et d'économie trop commun, je puis assurer que la population vit dans la prospérité et honore ses engagements à l'égard des populations qu'on croit plus favorisées sous le rapport de la qualité des terres.

L'excellence de l'eau et son abondance, la qualité des pâturages et les grands ombrages des bois fournissent à l'élevage du bétail des avantages qu'on ne trouve pas toujours dans les pays de plaine, sans compter que le bois de chauffage que les cultivateurs trouvent chez eux constitue un appoint précieux au soutien de la famille.

Le Nord, passé Saint-Jovite, n'est pas encore organisé comme il devrait l'être, comme devraient l'être tout ensemble de jeunes colonies qui ont besoin d'autres choses encore, que de bon sol, d'eau pure, d'espace, de bon air, de bois précieux. Voilà qui est fort bien pour la partie matérielle, mais il reste l'autre partie, l'intellectuelle, la morale, qui est essentielle et commande même au solide développement matériel.

Ni la justice, ou mieux la loi, ni l'agriculture entendue comme système et étayée par les pouvoirs, ni surtout l'instruction publique, n'ont eu le temps, ou peut-être, *la chance*, la bonne fortune d'être instituées sur des bases solides comme dans les vieux districts.

On soutient même, et avec raison, il me semble, que la délégation, dans ces contrées lointaines, des pouvoirs épiscopaux à des dignitaires résidents serait, comme la résidence d'un juge de la Cour Supérieure, revêtu des juridictions civile, criminelle et de police, indispensable dans ces régions.

Il est certain que non seulement Montréal, au point de vue assez égoïste de ses intérêts, mais encore toute la Province devraient couvrir d'un œil maternel toutes ces contrées d'avenir, trop négligées pour qu'elles aient pu donner la mesure de leurs possibilités diverses.

A ces quelques notes devrait s'ajouter la statistique de la population du Nord, de ses produits, de sa consommation. Mais j'ai été déjà trop long et, d'ailleurs, les données officielles depuis 1901 font défaut, et celles que je trouve dans le recensement ne rendraient pas justice au Nord.

Si l'on veut se rendre bien compte de l'importance actuelle du Nord, que l'on s'adresse aux bureaux du C. P. R. et du Grand-Nord et les chiffres que les officiers de ces compagnies consentiraient à donner, pour le cours des deux ou trois dernières années, mois d'hiver et d'été

compris, naturellement, étonneront et convertiront — s'il en reste — les incrédules.

Où bien que l'on prenne les horaires du C. P. R. — Montréal et Occidental — et qu'on additionne le nombre de trains, dans les deux directions, qu'il faut à la grande compagnie pour desservir les lignes du Nominique et de Joliette à Saint-Gabriel. Pour les marchandises, on dit qu'il y a engorgement à cœur d'année, et pour les voyageurs, durant tout l'été, vous voyez jusqu'à 5 trains en une seule journée qui vont au Nord, et autant qui en reviennent.

En s'employant de toutes ses forces au développement du Nord, Montréal travaille donc à coup sûr, et aucun de ses efforts ne restera stérile.

Le Nord, c'est par ses montagnes, ses lacs et ses rivières, un immense réservoir d'air pur, d'eau saine, de santé par conséquent, c'est une énorme agglomération de terres généreuses, de bois inépuisables, propres aux transformations de cent industries qui l'emploient sous toutes les formes ; et ce réservoir est prêt à s'épancher dans Montréal, si Montréal veut lui offrir une canalisation sûre et facile.

De se donner la peine d'ouvrir la main pour saisir une proie d'un prix inestimable que tout le monde est à même de voir et d'apprécier avec un peu d'étude, est-ce trop demander de Montréal ?

Les gouvernements français, après Colbert, ont passé pour n'avoir eu aucun soin de leurs colonies ; ils ont perdu le vieux gagné et le nouvel acquis formé, dit-on, des colonies sans colons, ou du moins, sans colons français. Allons-nous marcher sur ces traces et serions nous Français par ce vilain côté, quand nous avons sous les yeux l'exemple de l'Angleterre qui s'est taillé un empire d'importance inouïe dans l'histoire, à mêmes les conquêtes faites sur la France.

Peu importe que la colonisation opère en-dehors du pays colonisateur ou dans ses limites, les résultats sont les mêmes pour la grandeur ou la déchéance d'une nationalité. Pour nous qui n'avons à attendre notre salut que de notre vitalité, sans guère compter sur l'immigration d'éléments assimilables, la colonisation ou le peuplement de nos districts vagues devraient s'imposer à l'attention de tous les citoyens capables de commander une force quelconque politique, financière ou morale.

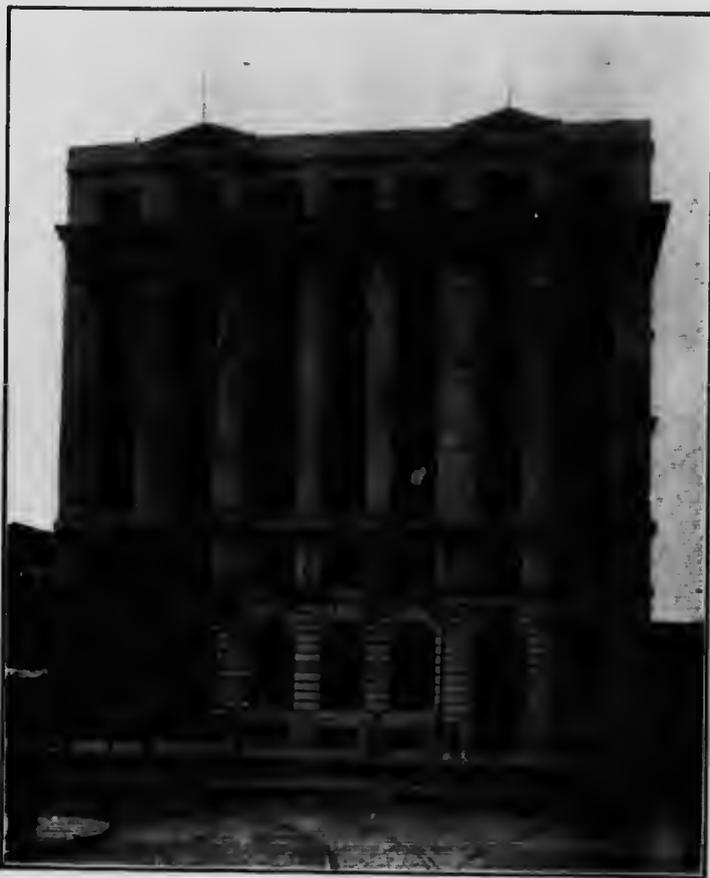
Montreal Light, Heat and Power Company

LE nouvel édifice de la Compagnie Montreal Light, Heat & Power, dont nous publions la photographie, est bien désigné sous le nom de « Power Building ». La Compagnie, depuis sa formation en 1901, amalgamant plusieurs institutions en une seule, parmi lesquelles les Compagnies suivantes : Royal Electric, Lachine Rapids & Land Ltée, Montreal Gas, Standard Light & Power et plusieurs autres compagnies fournissant et distribuant la lumière, la chaleur et l'énergie dans la ville et les alentours de Montréal, a toujours été à l'étroit et dans l'impossibilité d'étendre son champ d'action. Le nouvel édifice comble une grande lacune.

Il n'est que juste d'attribuer à l'électricité une grande partie des progrès de la ville de Montréal durant les dernières années. La force motrice qui actionne les chars urbains leur vient des Chûtes Shawinigan, à une distance de 87 milles. La Compagnie fournit aussi l'énergie aux établissements suivants : Dominion Textile, pour ses manufactures de coton, Montreal Water Works, Montreal Steel Works, American Locomotive, Dominion Steel Car, Simplex Railway Appliance, Robert Mitchell Ltée, James Robertson Ltée, Montreal Rolling Mills, Dominion Oil Cloth Ltée, Wire & Cable, Ogilvie Flour Mills Ltée, Laprairie Brick Ltée, Canada Linseed Oil Mills Ltée, A. A. Ayer Ltée, le Grand-Tronc, le Pacifique Canadien, l'immense illumination du Parc Dominion et plus de mille autres formant à peu près 75% du pouvoir employé sur l'île de Montréal. Notre ville est réputée dépenser plus de pouvoir électrique *per capita* de sa population, que toute autre ville au monde. La Compagnie fournit aussi l'éclairage des résidences et des rues à plus de vingt municipalités dans la banlieue de la métropole.

Tandis que le coût des autres commodités de la vie s'élève considérablement, le prix du gaz ou de l'électricité diminue toujours, notwithstanding l'augmentation des déboursés de la main-d'œuvre et du matériel. Un fait convaincra : En 1884, le prix du gaz à Montréal comme éclairage ou chauffage était de \$4.20 du 1,000 pieds cubes, tandis qu'aujourd'hui il est de \$1.20 pour l'éclairage et \$1.00 pour le

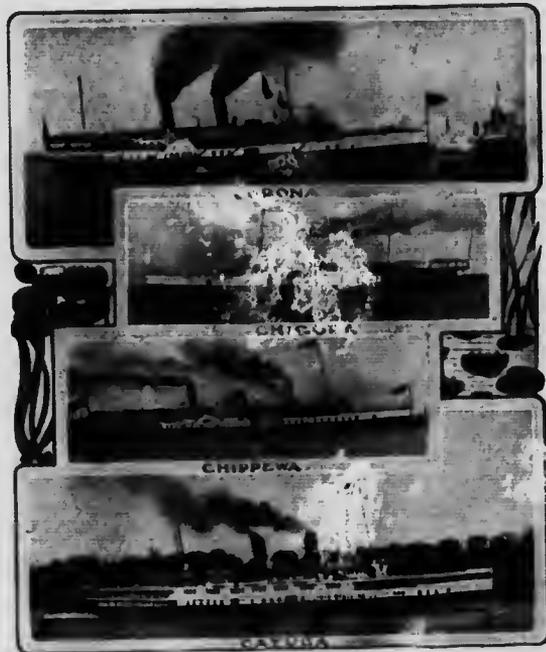
chauffage. De même pour l'électricité qui était de \$11.00 par lampe de 16 chandelles par année en 1884, elle est tombée à 15 centins par heure kilowatt avec escompte suivant la consommation, ce qui donne à la Compagnie, de nos jours, à peu près \$2.50 par année pour lampes de 16 chandelles



Nouvel édifice de la Compagnie Montreal Light, Heat & Power
Coin des rues Craig et Place d'Armes

La Compagnie fournit à plus de 13,000 consommateurs de lumière et d'énergie et à peu près de 55,000 consommateurs de gaz, soit un total de près de 70,000 clients. La Compagnie contrôle pratiquement tous les pouvoirs d'eau autour de Montréal. Une de ses stations génératrices connue sous le nom de Pouvoir de Lachine, est située sur le Saint-Laurent. Elle fournit à peu près 12,000 forces-chevaux à Montréal. Une autre située à Chambly, sur la rivière Richelieu, transmet près de 22,500 forces-chevaux à la ville. Une autre encore est en voie de complément sur le canal de Soulanges et sera connue sous le nom d'usine de Soulanges et donnera 15,000 forces-chevaux.

Les droits de vente de la Shawinigan Water & Power de Shawinigan sont aussi contrôlés par la Montreal Light, Heat & Power.



Bateaux de la Compagnie de Navigation Niagara
Faisant le service entre Toronto, les Chutes Niagara et Buffalo

ESTABLISHED 1876

ARTHUR P. TIPPET & CO.

Manufacturers Agents and Importers

AGENTS FOR :

CALIFORNIA AND MEDITERRANEAN PRODUCTS

SULPHUR, SODAS, &C.

GELATINE AND GLUES

CANNED FISH

PEELS, &C.

PAPER BILL SUPPLIES

... AGENTS IN ALL THE PRINCIPAL CITIES ...

MONTREAL

TORONTO

Hon. A. Desjardins, President.

Hubert Desjardins, Manager.

— THE —

MONTREAL TERRA COTTA LUMBER CO.

MANUFACTURERS OF

...POROUS TERRA COTTA...

Fireproofing in Floor Arching, Furring, Partitions, Roofing, Etc.

OFFICE :

Room 26, Board of Trade Building, Montreal.

TEL. BELL MAIN 3378

FACTORY :

Maisonneuve, P. Q.

TEL. BELL EAST 987

N. T. CAGNON, Secretary and Selling Agent.

P. J. CHARTRAND

PAUL L. TURGEON
EAST 5900

CHARTRAND & TURGEON

COMPTABLES

CURATEURS AUX FAILLITES

55. ST-FRANCOIS-XAVIER

TEL BELL MAIN 5141
" MARCHANDS 642

MONTREAL

Le Commerce des Epiceries

PAR M. ARMAND CHAPUT

LE commerce d'épicerie est un des plus importants et des plus considérables du pays. Les affaires ont montré une augmentation et une activité chez tous les marchands durant l'année qui va s'écouler. Des progrès énormes ont été faits depuis quelques années, surtout dans l'emballage des conserves de fruits et légumes au Canada, et nos manufacturiers produisent environ un à deux millions de caisses de différentes sortes.

Le Canada n'a rien à envier à nos voisins des États-Unis, sous ce rapport ; les prix des marchandises ont augmenté considérablement, et malgré cela la demande a été soutenue. La réaction doit maintenant se faire sentir, et les marchands doivent être prudents à acheter le nécessaire.

Le saumon en conserves accuse une diminution considérable cette année chez les empaqueteurs : environ 500,000 caisses de moins que l'an dernier. Ce vide a été comblé par le stock énorme qu'avaient acheté les marchands l'année précédente.

Tous les légumes et fruits en conserves accusent une augmentation cette année, de 10 à 15% dans les prix, et une diminution de 15 à 40% dans la livraison sur certaines lignes.

Thés

Cet article, d'une grande consommation au Canada, s'est maintenant assez élevé, surtout dans les lignes bon marché, et nous verrons les prix fermes pour quelque temps.

Fruits secs

Cet article est relativement bon marché cette année, de 40 à 50% de moins que l'an dernier. Ceci s'explique par la récolte énorme

en Espagne, se chiffrant à 27,000 tonnes, et la demande a été sans précédent dans le monde entier

Raisins de Corinthe

La récolte cette année a été considérable, se chiffrant à 165,000 tonnes, beaucoup plus que l'an dernier. Environ 90,000 tonnes sont vendues actuellement, et les prix ont été raisonnables, mais accusent depuis une augmentation sensible.

Dans la ligne des épiceries, toutes les marchandises ont augmenté considérablement, et nous conseillons aux marchands d'acheter strictement ce dont ils ont besoin, surtout lorsque les prix sont élevés.



Lamontagne Limitée

Bloc Balmoral, rue Notre-Dame Ouest

Aperçu de Géographie Économique

LA FRANCE AGRICOLE (1)

PAR M. PHILIPPE DUROCHER

SECRÉTAIRE DE LA SOCIÉTÉ CANADIENNE D'ÉCONOMIE SOCIALE

L'IMPORTANCE de la science économique apparaît aujourd'hui évidente. La géographie en est l'une des branches principales ; aux députés elle apprend ce dont un pays a besoin et ce qu'il a de trop ; aux commerçants et aux industriels les centres de production qui les intéressent ; à ceux qui étudient elle montre l'avancement social basé sur l'évolution économique.

« Labourage et pasturage, disait Sully, sont les deux mamelles dont la France est alimentée, ses vraies mines et trésors du Pérou ».

La France est pays agricole et malgré l'essor considérable de son industrie reste pays agricole. Le plus grand nombre de ses habitants vivent de l'exploitation de la terre.

Sur 100 habitants, 30 sont agriculteurs ou pêcheurs, et 16 dans l'industrie.

C'est un des pays qui possède le moins de terres incultes. La proportion varie de 11 à 11.8 suivant les statistiques, mais alors ces 11 ou 11.8 ne comprennent que des terres où il n'y a ni bois ni verdure. Ses terres cultivées s'élèvent à 44,400,000 hectares, soit 88.84 pour cent de la superficie totale. Divisant la France, comme l'a fait M. Picard, en territoire agricole et non agricole, la proportion suivante s'établit : territoire agricole 95.48 ; non agricole 4.52.

La division domine dans l'état de propriété. A l'époque de la

(1) J'indique de suite au commencement les sources de ma documentation

La Grande Encyclopédie ;	M. Picard, <i>Bilan d'un siècle</i> ;
M. Deville, <i>Manuel de géographie commerciale</i> ;	<i>Encyclopédie agricole</i> , publiée sous la direction de M. Wery ;
M. Dubois, <i>Géographie économique</i> ;	M. E. Alger, <i>Crise viticole</i> ;
M. Birot, <i>Statistique annuelle 1907</i> ;	<i>L'Économiste français</i> , Revue de statistique.
M. de Foville, <i>La France économique</i> ;	

Révolution il y avait aux alentours de 4 millions de propriétaires, tandis qu'aujourd'hui il n'y a pas loin de six millions. Ce système de morcellement n'est pas le fait de la France seule, mais aussi de l'Europe, à l'exception de l'Angleterre, de la Hongrie et de la Russie.

Les Céréales

La culture des céréales occupait en 1901, 14,215,080 hectares produisant 244,817,636 hectolitres. Quoique la production pour 100 hectares soit de 1,830 hectolitres la France pour l'intensité vient après l'Angleterre, la Belgique, le Danemark, la Hollande et l'Allemagne.

Froment. — Sans faire de distinctions entre blés tendres et blés durs, en 1900 il y avait 6,864,090 hectolitres consacrés à la culture du blé. La tendance à restreindre cette culture a été très marquée du moins de 1869 à 1904 et il faut remonter assez loin pour trouver un chiffre plus bas que celui de 1904 qui était de 6,575,000 hectares.

Pour la production, d'après les statistiques de 1905, la France vient en troisième lieu avec 118 millions d'hectolitres et le Canada en 10^{me} place avec 30 millions d'hectolitres.

Pour l'intensité le Canada vient en sixième et la France en huitième lieu.

La France consommerait d'après M. Birot 250 kilogrammes de pain blanc par individu alors que la Russie qui produit 200 millions d'hectolitres de blé n'en consommerait que 60 kilogrammes.

L'Europe orientale seule peut exporter. La France importe entre 10 et 11 millions de quintaux métriques, provenant de Russie, d'Algérie, des Indes Anglaises, de l'Argentine, etc.

Seigle — Le seigle, beaucoup plus cultivé autrefois qu'aujourd'hui, donne cependant grâce à l'amélioration de la culture une plus grande production. Il est l'ornement des sols pauvres du Plateau Central, de la Bretagne, de Champagne Pouilleuse, etc.

En 1815, il y avait 2,573,000 hectares de culture produisant 19,700,000 hectolitres, tandis qu'aujourd'hui avec seulement 1,500,000 hectares on trouve une production de 20 millions d'hectolitres (1905).

Orge. — La bière consommée en France, du moins jusqu'à ces

derniers temps en grande partie venait de l'étranger ; de plus l'orge demandant il est vrai moins d'exigences que le blé, mais une même qualité de terrain, la France n'avait pas d'intérêt à la cultiver sur une grande échelle ; aussi vient-elle après la Russie, l'Allemagne, l'Angleterre, les États-Unis et l'Autriche, pour la production.

En 1905, elle récoltait 14 millions d'hectolitres d'une valeur de 160 millions de francs et importait de Russie, de Tunisie, d'Algérie et de Turquie pour 19 millions de francs. Le département de Mayenne est le plus grand producteur.

Avoine. — Secorde en importance des céréales cultivées en France, l'avoine occupe aujourd'hui le $\frac{1}{4}$ des terres ensemencées de céréales.

La production en 1820 était de 41,700,000 hectolitres, en 1891, 106,000,000, aujourd'hui, elle oscille entre 80 et 90 millions.

La Russie vient en premier lieu, puis l'Allemagne, et la France suit de près pour la production de l'avoine.

Les régions où cette céréale est la plus cultivée sont le Nord, le Centre et l'Ouest.

Maïs. — C'est la céréale du Midi. La culture en est presque concentrée dans le Sud-ouest.

La France n'a pas eu de grandes variations tant dans la superficie consacrée au maïs que dans la production. En 1818, la France comptait 576,000 hectares avec une production de près de 6 millions d'hectolitres et aujourd'hui 700,000 hectares avec une production de 9,900,000 hectolitres.

L'Autriche-Hongrie est le plus grand producteur de maïs en Europe, mais ne peut subir aucune comparaison avec l'Amérique.

Sarrasin. — Autrefois nourriture du pauvre, mais aujourd'hui à peu près délaissé comme telle, est utilisé pour le bétail et les volailles.

Sur une même superficie la production a presque doublé depuis 1818. En 1905, on comptait 8 millions d'hectolitres dont 1,235,000 dans le département de Côtes du Nord.

Cultures maraichères

Pommes de terre. — Cadeau de l'Amérique à l'Europe, la pomme de terre entre dans ces cultures et est très intéressante à étudier.

De la période de 1831 à 1840 à celle de 1891 à 1900 la production a doublé ; de 59,071,000 quintaux qui représentent le chiffre de la première période elle accuse pour la seconde 122,986,000.

Voici l'échelle des pays pour la superficie en culture (1900) : L'Allemagne, la Russie, la France, l'Autriche, les États-Unis, la Hongrie, Grande Bretagne, l'Irlande, la Suède, les Pays-Bas, la Belgique. Un fait à noter est que ces derniers pays sont les premiers pour le rendement à l'hectare.

Il serait trop long et de plus assez difficile d'établir des statistiques pour les produits du marché maraîcher. Je n'indiquerai que les principaux en disant les lieux de provenance les mieux cotés : les artichauts de Perpignan et du Var sont célèbres ; les choux-fleurs de Bretagne ; les petits-pois de la Loire-Inférieure ; les haricots de Soissons et Nayon ; les Aubergines et tomates du Midi, etc.

Truffes. — Les ravages du phylloxera ont demandé aux chènes truffiers de remplacer la vigne qu'ils avaient chassée.

En 1905 il y avait une production de 530 tonnes. Les départements où ils étaient cultivés davantage étaient : Vancluse, Lot, Dordogne, etc.

Fruits et fleurs. — Il n'y a pas à vrai dire de statistique pour les fruits et les fleurs. Pour les fruits de table, M. Birot donne la production évaluée en millions de francs :

Prunes ordinaires 6 ; noix 22 ; pêches 12 ; châtaignes 26 ; poires et pommes à couteau 14 ; Foranger, le citronnier, le mandarinier, le cioratier, le grenadier viennent bien dans les Pyrénées orientales, le Var, les Alpes Maritimes et la Corse.

La bataille des fleurs est trop connue pour passer Nice sous silence. Cette reine de la Côte d'Azur et Paris sont des centres très actifs pour le commerce des fleurs.

Cultures industrielles

Le Nord, Nord-Ouest et la Bourgogne tendent à délaisser la culture des oléagineuses (colza, navette, etc.).

Houblon. — La culture du houblon reste à peu près stationnaire. Elle se trouve encore dans le Nord, la Côte d'Or, etc.

L'Allemagne passe à la France les $\frac{2}{3}$ de son importation pour alimenter les 2634 brasseries qu'il y avait en 1905.

Les plantes textiles, lin et chanvre, cantonnées dans l'Ouest, ont subi une décroissance.

De toutes les cultures industrielles, la betterave à sucre seule accuse une augmentation. Elle constitue la culture industrielle du Nord. En 1904-05 il y a eu 10,071,211 tonnes de betteraves mises en œuvre avec une production de 16,054,370 quintaux de sucre brut. La consommation par tête de sucre raffiné est évaluée à 14.42 kilogrammes. Pour la production du sucre de betterave, l'Allemagne vient en premier lieu, suit la France, puis l'Autriche et la Russie. Peu à peu le sucre de cannes a disparu devant le sucre de betterave. En 1861 on comptait 1,120,000 tonnes de sucre de cannes contre seulement 490,000 de sucre de betteraves, mais en 1902 les 3,400,000 tonnes de sucre de cannes faisaient triste figure devant les 6,000,000 de sucre de betteraves.

Tabac. — La culture du tabac est réglementée par l'Etat. Elle se cantonne dans le sud-ouest, mais est permise dans quelques autres départements. La France importe pour plusieurs millions de tabacs en feuilles principalement des États-Unis, de Cuba, etc.

Il est assez intéressant de connaître la consommation par tête dans les principaux pays d'Europe :

Belgique.....	2,500	grammes.
Hollande.....	2,000	“
Allemagne.....	1,500	“
Autriche.....	1,240	“
Norvège.....	1,020	“
Danemark.....	1,000	“
Hongrie.....	940	“
Russie.....	830	“
France.....	800	“

Plantes tinctoriales. — Les progrès de la chimie ont peu à peu tué cette culture qui autrefois était intéressante surtout celle de la garance et du safran.

Culture de la vigne

Les produits de la vigne ont fait connaître et apprécier les marques françaises aux quatre coins du globe.

La vigne est une culture importante pour la France, aussi est-elle cultivée à peu près partout sans où la situation climatérique ne le permet pas comme sur le littoral de la Manche.

Cette culture n'a pas toujours été en prospérité à cause des ravages du phylloxera. En 1808, il y avait 1,614,000 hectares avec production de 28,000,000 hectolitres avec 1875 la production était à son chiffre le plus élevé 83,632,000 hectolitres avec 2,614,000 hectares de culture. En 1902 la superficie en culture était tombée à 1,700,000 hectares et la production en 1900 n'était que de 67,535,000 hectolitres en 1905 que de 57,800,000 hectolitres.

Tandis que l'Italie augmente sa production ou dirait que la France et l'Espagne tendent à diminuer.

Je ne mentionnerai que les principaux groupes qui se divisent les viti-cultures : groupe du Bordelais, groupe de Bourgogne, groupe de la Champagne, groupe des Charentes, groupe du Midi, groupe du Rhône et le groupe du Centre.

Cèdre. — Il vient de Normandie, Picardie et Bretagne.

La production en 1905 a été de 4 millions d'hectolitres pour fournir à 1197 cédriers qu'il y a en France.

Cultures fourragères

Il faut à la France une bonne culture fourragère à raison du bétail qu'elle détient, aussi en compte-elle 16 millions d'hectares avec une production de 62 millions de tonnes divisés ainsi : Betterave fourragère, 18 millions ; prairies artificielles, 12 millions ; fourrages, 32 millions.

Animaux domestiques

Espèce chevaline. — Le cheval est élevé un peu partout mais principalement dans la Flandre, la Normandie, la Picardie, le Perche, la Bretagne, le Poitou, l'Anvergne, les Ardennes, le Périgord et le Béarn.

On distingue pour les races :

- 1^o de trait : race boulonnaise, percheronne, etc. ;
- 2^o d'attelage : race berrichonne, normande, etc. ;
- 3^o de selle : race bretonne, limousine, etc.

Espèce asine. — L'âne est surtout employé dans le Midi de la France. Les meilleures races sont celles du Poitou. Le mulet dont on vante tant les qualités rend beaucoup de services. La France exporte des mulets du Poitou et de la Guyenne.

Espèce bovine. — Partout où il y a de bons pâturages, l'espèce bovine est très nombreuse. On compte en France 14,315,000 têtes.

Les races les plus connues sont :

- 1o pour le lait : la race flamande, normande, etc. ;
- 2o pour la boucherie : race charollaise, normande, etc. ;
- 3o pour le travail : race de Salers, gascogne, etc.

Espèce ovine. — La France possède 17,783,000 moutons.

Les principales races sont :

- 1o Parmi les moutons à laine grosse : la race flamande, bretonne, etc. ;
- 2o Moutons à laine commune : race verrichonne, nivernaise, etc. ;
- 3o Moutons à laine fine : race micrine (originaire d'Espagne).

Espèce porcine. — Le porc est surtout élevé en Normandie, Lorraine, Bretagne et Périgard, où on comptait 7,528,000 en France en 1905

Les races renommées sont :

- 1o dans l'ouest : la race normande, maucelle, etc. ;
- 2o dans le nord-est : la race lorraine, comtoise, etc. ;
- 3o dans le centre : la race marchoise, auvergnate, etc. ;
- 4o dans le sud : la race asgnoise, navarine, etc.

Espèce caprine. — Répandue dans les montagnes du bassin du Rhône et de la Corse, l'espèce caprine comprend 1,550,000 individus.

Animaux de basse-cour

Les lapins principalement cantonnés dans le bassin de Paris et en Provence, se chiffraient à 15 millions en 1892, avec une augmentation de plus de 10 millions d'individus sur les dix ans de 1882 à 1892.

Volailles. — Poules, canards, oies, pintades, dindons, comprenaient environ 70 millions de têtes en 1892. On estime surtout les poules de Crève-Cœur et de Houdan, les chapons du Maine et les canards de Rouen, etc.

Vers à soie. — Le mûrier, fait suivre le vers à soie ; ainsi les départements du Gard, de l'Ardèche, de Vaucluse et de l'Isère sont les départements de prédilection du vers à soie. La concurrence étrangère, les maladies des vers à soie et le goût des populations méridionales pour la vigne ont fait un tort considérable à la production. Il y a à peu près un demi-siècle, elle était de 25 millions de kilogrammes de cocons tandis qu'aujourd'hui elle n'est que de 9 à 10 millions et encore a-t-il fallu une prime de \$0.60 par kilogramme donnée par le gouvernement pour relever la culture peu à peu délaissée du vers à soie.

Abelles. — Il y a environ 2 millions de ruches qui fournissent des miels renommés tels que ceux de Narbonne et de Gatinais.

Chasse et pêche. — La chasse est considérée plutôt comme un sport que comme source de revenu. Il en est ainsi de la pêche, excepté cependant la grande pêche ou pêche maritime qui donne du hareng, du maquereau, de la sole, des sardines, etc. Les huîtres sont cultivées principalement à Marennes, à Courcennes et Cantales ; elles ont un certain renom, mais ne sont pas à comparer à nos huîtres.

Bois et forêts

Neuf millions d'hectares en bois, c'est-à-dire un cinquième de son territoire, tel est le domaine forestier de la France. Ses particuliers en détiennent 6 millions, l'Etat un qui lui appartient et 2 qu'il administre. Pour l'étendue du domaine forestier, le Canada vient en premier lieu suivi de la Russie et des Etats-Unis. La France vient en septième lieu ; elle est tributaire de l'étranger, ne produisant que 25 millions de mètres cubes sur les 32 millions qu'elle consomme.

Les espèces cultivées sont : le chêne, le hêtre, le sapin, le pin, le surier (chêne-liège), etc.

L'olivier. — L'olivier couvre de ses droites rangées les plaines de la région méditerranéenne. La production moyenne de l'huile d'olive est de 1 million $\frac{1}{2}$ d'hectol. Nice, Aix, Grasse, Salons sont les principaux centres.

Murier. — Plantation qui devrait être plus nombreuse, vu l'importance de l'industrie séricole. Le mûrier occupe spécialement le Gard, Vaucluse, Isère, départements où la culture est plus intense.

Le Paradis des " Sports "

Quelques notes sur nos pêcheries et notre chasse — Mesures de protection — Amendements à la loi

LA Province de Québec a été, à juste titre, baptisée du nom de « Paradis des pêcheurs et des chasseurs » — paradis vingt fois plus vaste que l'Eden de la Mésopotamie, puisqu'il couvre une superficie de 330,000,000 d'acres de territoire baigné par des milliers de lacs et des centaines de cours d'eau dont les dimensions jettent dans l'ombre celles des plus grandes rivières d'Europe.

Ses forêts et ses rivières sont peuplées de gibiers et de poissons en si grande abondance, que depuis des siècles, les Indiens et les colons européens y ont fait la chasse et la pêche, sans que le gibier et le poisson aient sensiblement diminué.

Nos forêts sont habitées des gibiers les plus recherchés : l'orignal, le caribou, l'ours, etc.

Nos lacs et nos rivières regorgent des plus intéressants spécimens des habitants des eaux.

Mesures de protection

Il y a quelques années, on a constaté un dépeuplement quelque peu sensible de nos lacs et de nos rivières, et c'est alors que le gouvernement a inauguré un système de protection.

Clubs de chasse et de pêche

Anxieux de protéger, de développer et de léguer aux générations futures ces richesses attrayantes, l'autorité compétente a favorisé la formation de clubs de chasse et de pêche, qui, d'après la loi, doivent favoriser un double but : aider les amateurs de sport à se grouper en clubs qui donnent un revenu appréciable à la caisse publique et faire de chacun d'eux un protecteur intéressé du gibier et du poisson.



Le département de la colonisation, des mines et des pêcheries, fournit tous les renseignements voulus aux personnes qui désirent obtenir des territoires de chasse et de pêche.

La chasse au gros gibier considéré comme une extravagance sans prix chez les Européens est, ici, à la portée de tous, car on peut obtenir dans la Province de Québec des territoires à raison d'un prix minimum de \$3.00 par mille carré.

On donne aussi aux clubs de pêche la préférence quant à l'obtention du privilège de chasse dans les territoires qu'ils ont loués.

Protection plus efficace

Le nouveau Ministre de la Colonisation, des Mines et des Pêcheries a introduit dans nos lois de chasse et de pêche des amendements qui témoignent favorablement de son sens politique et de sa sollicitude pour la protection d'une de nos principales richesses nationales. Il a d'abord divisé la province en six districts d'inspection, confiés à des officiers spéciaux qui surveilleront le travail des gardes-chasse et gardes-pêche. Ils devront faire des rapports mensuels au gouvernement.

Réserves de chasse et de pêche

Le gouvernement qui avait déjà créé le Parc National des Laurentides, une des plus vastes et des plus riches réserves de chasse et de pêche du monde entier, vient d'en créer un autre non moins important dans la péninsule de la Gaspésie.

Le but de ces réserves est la protection plus efficace du poisson et du gibier.

Amendements aux lois

Les principaux amendements décrètent l'établissement d'un système de « coupon » qui défend aux compagnies de transport d'expédier le gros gibier à moins qu'il n'y soit attaché un coupon autorisant ce transport, et pour le non-résident, à ce coupon devra être annexée la licence ; l'obligation pour les compagnies et particuliers qui font la chasse au gibier à fourrure de faire un rapport de leurs opérations avant le premier mai de chaque année, indiquant la quantité et l'espèce

de gibier tué ; la prohibition de la vente de la perdrix, de la bécasse et de la bécassine jusqu'au 1er octobre 1908 ; l'ouverture de la chasse retardée au 15 septembre ; la prohibition du transport du gibier à plume, à moins que ce soit dans les paquets laissant voir leur contenu ou portant une étiquette à cette fin ; la prohibition de déranger ou enlever les œufs des oiseaux sauvages ; la prohibition de la pêche aux filets dans les eaux de l'intérieur ; la pêche à la rêt n'est permise qu'à certains endroits, et les verveux seront numérotés, leur nombre limité et la taxe augmentée de façon à en venir à la prohibition complète ; la prohibition de l'enlèvement des œufs de poisson, etc.

Les pénalités

Le meilleur moyen d'assurer la protection efficace du gibier et du poisson étant de décréter des sanctions sévères de la loi, les nouveaux amendements sont catégoriques sur ce point.

Penalités pour les pecheries

Les pénalités pour la première offense sont désormais punissables d'une amende de cinq piastres au moins et trente piastres au plus, ou huit jours de prison. L'ancienne pénalité était de vingt piastres.

Pour une deuxième offense, \$20.00 au moins et \$60.00 au plus, ou deux mois de prison. Enfin, pour une troisième infraction et toute récidive, trente jours de prison au moins, et trois mois au plus.

Un autre amendement qui mérite aussi d'être signalé.

Dans l'ancienne loi, l'amende appartenait en totalité à celui qui avait obtenu la condamnation. Désormais, il devra partager avec la Couronne qui en aura la moitié.

Pénalités pour la chasse

Les pénalités sont augmentées dans la même proportion. Et comme pour les infractions à la loi de pêche, la troisième infraction et toute récidive est punie d'un emprisonnement.

Dans le cas de l'original, de la perdrix et de la bécasse, l'amende est de « tant par tête » de gibier tué en contravention de la loi.

Les appels qui autrefois ne pouvaient être faits qu'aux cours de Circuit du district pourront l'être maintenant à celles du comté et les délais pour intenter une poursuite sont prolongés de six à douze mois.

Augmentation du revenu

On ne saurait trop insister sur l'importance du capital qui représente la chasse et la pêche dans notre province. Les revenus actuels qu'elles rapportent sont d'un peu plus de \$60,000 ; ils devraient être beaucoup plus élevés.

C'est en vue de cette augmentation que la nouvelle loi détermine le minimum de prix de location des territoires à trois piastres ; il était auparavant d'une piastre.

Licences des non-résidents

L'échelle de la taxe du non-résident est désormais comme suit :

Pour la pêche.....	\$10.00
Pour la pêche (membres de clubs incorporés).	5.00
Pour la pêche aux salmonides	25.00
Pour la chasse.....	25.00

Ces taxes ont soulevé quelques récriminations ; mais comme les revenus qu'elles rapporteront au trésor seront appliqués à défrayer le coût du service de protection du gibier et du poisson, tous les véritables « Sportsmen » les ont approuvés.

Ouverture de la saison

L'ouverture de la saison de pêche ayant lieu le 1er mai prochain, ceux de nos lecteurs qu'intéressent les choses du sport nous sauront gré de les mettre au courant de la nouvelle législation.

Personnel du département

Le Département des Pêcheries est actuellement composé de l'Hon. R. Devlin, ministre ; S. Dufault, sous-ministre ; Hector Caron, surintendant ; J.-A. Bélisle, secrétaire, et Alfred Pelland, publiciste.

La Compagnie J.-B. Rolland & Fils

DEPARTEMENT D'IMPORTATIONS

6 à 14, rue Saint-Vincent - - - Montréal

REPRESENTANT AU CANADA :

Pouze & Cie., Plumes et Crayons ; **Tolry-Morin**, Encre ; **Noptisch Frères**, Crayons de Mine ; **Alfred Naine & Fils**, Livres de Pêché, etc. ; **Mayaud Frères**, Articles Religieux ; **Gelle Frères**, Parfumeries ; **Charles Lacombe**, Pipes Brûlées ; **Alain Schweiger & Co.**, Pipes Ambré ; **Hachette & Cie.**, Publications Françaises ; **Ostheimer & Gleisner**, Boîtes ; **S. Hahn**, Chronos et Cartes de Fêtes.

Aux Hommes d'Affaires

Lorsque vous avez besoin de Chaussures,
POURQUOI ne pas encourager les vôtres.

Aidez l'Est à progresser et venez
acheter vos Chaussures ici.

\$3.00 à \$7.00

A. Lecompte jr. 241, Ste-Catharin - Est
COIN SANGUINET

Made in Canada

A NATIONAL PRIDE

GURD'S

GINGER ALE

and Aerated Table Waters

Gold Medal at Paris, France.

Charles Gurd & Co.
MONTREAL

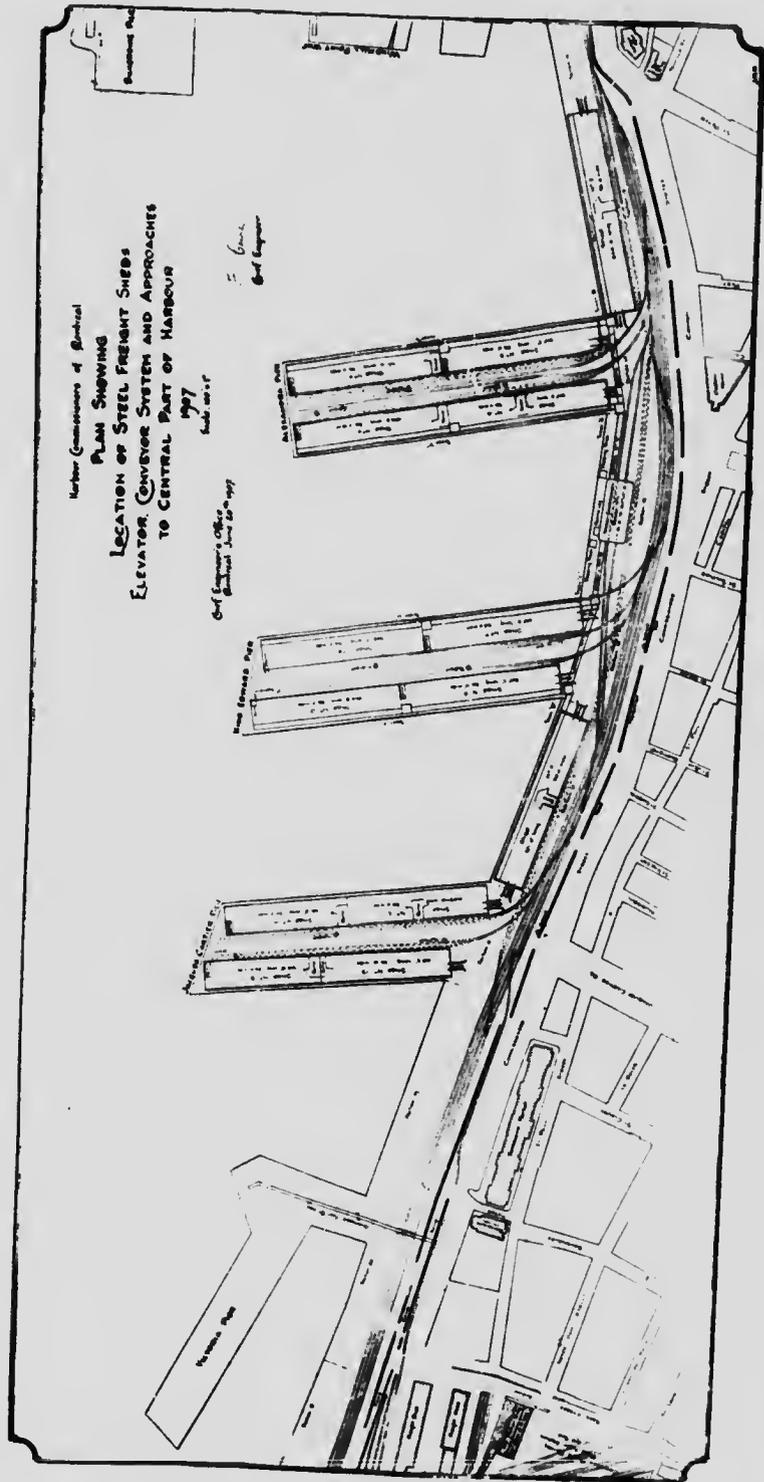
ATELIER DE PHOTO-GRAVURE

Cet atelier est installé au No 230, RUE SAINT-JACQUES
Toutes sortes de travaux de photo-gravure et de gravure
entrepris et garantis pour l'élégance et le fini. Demi-
tons et dessins en ligne sous le plus court avis. Nous
avons à notre disposition un outillage complet, fort
couteux, qui nous permet de travailler les procédés des
couleurs de toutes sortes ; trois couleurs, procédé
"Day", grain, etc. Spécialité : "Catalogues" qui
exigent le meilleur goût et la plus grande attention.
Venez nous voir ou téléphonez Bell Main 4407 et vous
aurez satisfaction pour les prix comme pour le goût
artistique de nos travaux. Les commandes par la poste
sont promptement exécutées.

The Montreal Photo-Engraving Co.

230, RUE SAINT-JACQUES, MONTREAL

(Près de la rue Saint-Pierre)



Plan du Port de Montréal

Histoire de la Commission du Port DE MONTREAL

EN 1844, le gouvernement de la province de Québec, désirant améliorer la navigation entre Montréal et Québec, chargea M. Atherton, un des fonctionnaires du ministère des Travaux publics, d'opérer des sondages dans le St-Laurent.

Après cette exploration du fond du fleuve, on se demanda s'il était préférable d'établir un nouveau chenal en ligne droite ou d'améliorer l'ancien. On adopta la première alternative après avoir longtemps discuté la question. En ce temps-là, comme à une époque plus rapprochée de nous, l'esprit de controverse faisait rage.

En 1846 après avoir dépensé \$320,000, on abandonna le creusement d'un nouveau chenal et on décida d'améliorer l'ancien.

La commission du port de Montréal, composée alors de trois membres — comme depuis sa récente réorganisation — à savoir : MM. John Young, John Try et Ls Marchand, prit, à cette date, la direction des travaux. Elle demanda à des ingénieurs distingués, MM. Gzowski, Gibbs, McNeil et Childs, de préparer un rapport sur l'amélioration du chenal. Mais aux termes des instructions qu'ils avaient reçues, ces derniers devaient simplement s'assurer s'il était possible de draguer le St-Laurent de façon à permettre aux navires calant 16 pieds de se rendre jusqu'à Montréal.

Les commissaires du port de Montréal furent saisis de ce rapport le 31 octobre 1850, et, environ trois ans plus tard, le 24 août 1853, ils étaient en état d'inviter un certain nombre de citoyens à inspecter les travaux en voie d'exécution au lac St-Pierre et de leur montrer un chenal d'une profondeur de 16 pieds et un pouce. L'approfondissement et l'élargissement du chenal commençaient donc sous les plus favorables auspices, puisque dans l'espace de trois saisons on avait quatre pieds d'eau de plus qu'aux endroits qui n'avaient pas été dragués.

Cependant ce n'est que le 2 décembre 1853 que l'amélioration du port de Montréal fut officiellement inscrite, pour ainsi dire, à l'ordre du

jour. A cette date un mémoire adressé au gouverneur-général recommandait de soumettre la question à l'opinion publique en publiant dans les journaux et en déposant au *Board of Trade* tous les documents qui pouvaient jeter quelque lumière sur le sujet.

Est-il nécessaire d'agrandir et d'améliorer le port de Montréal de façon à le mettre en état de recevoir les transatlantiques ? Dans l'affirmative, comment procéder à l'agrandissement et à l'aménagement du port ? Quel est le meilleur moyen de se procurer les fonds nécessaires ?

Telles étaient les questions sur lesquelles on invitait le public à prononcer.

Le président de la commission du port de Montréal, M. John Young, fut le premier à exprimer son sentiment sur le sujet. Après avoir démontré le mouvement ascensionnel du trafic, il se prononça pour l'amélioration et l'agrandissement du port. Pour le développement des quais, il répondit, en se basant sur le rapport des ingénieurs, MM. Gzowski et Keefer, en date du 28 janvier 1852, qu'il était préférable de choisir la partie supérieure du port, parce que les travaux à cet endroit coûteraient moins cher que la création de bassins à Hochelaga.

A la troisième question, M. John Young, répondait, conformément aux conclusions du rapport que nous venons de citer, que le gouvernement devrait garantir l'émission des obligations, parce que l'entreprise n'était pas d'un caractère purement local, mais intéressait la province toute entière.

Les sentiments étaient loin d'être unanimes, comme nous le dit M. Morin, un ancien commissaire du port, dans son intéressante brochure sur cette question. L'opinion publique était profondément divisée.

Sur la recommandation de M. John Young, la commission avait demandé à MM. Keefer et Gzowski de faire un examen du port afin de constater les améliorations à exécuter et d'élaborer un projet d'établissement de bassins et d'entrepôts munis d'un outillage perfectionné de façon à diminuer le coût de la manutention des marchandises et du transbordement. Il y a beaucoup de vrai dans le vieux dicton : « Il n'y a rien de nouveau sous le soleil » ; car nous sommes encore aujourd'hui en face des mêmes problèmes.

En passant, nous ferons observer—la chose peut présenter quelque intérêt pour la génération actuelle—que les ingénieurs devaient s'assu-

rer s'il ne serait pas possible et avantageux d'établir un canal, avec bassins et entrepôts, le long de la rue Craig, afin de relier le canal de Lachine à la baie d'Hochelaga. Les personnes qui ont connu la rue Craig d'autrefois, et pataugé dans la boue, dont elle était pleine, regretteront sans doute que ce projet n'ait pas été mis à exécution.

Le gouvernement, la commission et le public étaient loin d'être d'accord et jusqu'au 10 janvier 1854, l'amélioration du port de Montréal resta dans le domaine de la spéculation. Mais à cette date la question provoqua un échange de lettres entre la commission et le *Board of Trade*, et fut de nouveau inscrite à l'ordre du jour. Cette correspondance démontre que le tonnage des navires prenant quai à Montréal avait considérablement augmenté, à tel point qu'on signalait le départ des Iles Britanniques de bâtiments d'une capacité de 2,000 tonneaux et d'une longueur de 300 pieds. C'était 100 pieds de plus que les navires qui venait ordinairement mouiller à Montréal. A cette époque, le port ne s'étendait que de la rue St-Sulpice à l'entrée du canal de Lachine.

Pendant le *Board of Trade* n'était pas pressé d'agir et de donner l'alarme, si l'on en croit les archives du temps, car elles ne contiennent aucune trace de ses représentations.

Vu l'accroissement du trafic et l'achèvement prochain des travaux destinés à donner au chenal du lac St-Pierre une profondeur de 20 pieds, les commerçants du port, déclarèrent, le 24 avril 1857, que le moment d'agir était arrivé. Pour éveiller l'attention publique et donner aux citoyens l'occasion de se prononcer sur l'agrandissement du port, ils publièrent un rapport de M. John Young sur la question, et ils déposèrent au *Merchant's Exchange*, où le public pourrait l'étudier, le plan des bassins qu'un ingénieur bien connu, M. Forsyth, avait préparé.

Vers le même temps, les commissaires demandèrent à trois ingénieurs éminents, MM. Childs, McAlpine et Kirkwood, de faire une étude complète de la question, et plus particulièrement de s'assurer si, au point de vue du commerce maritime, le creusement du lac St-Pierre avait été une opération avantageuse, ou s'il eut mieux valu laisser les vaisseaux faisant le service de l'intérieur se rendre jusqu'à Québec et là effectuer le transbordement de leur cargaison dans les transatlantiques, plutôt que de chercher à attirer ces derniers jusqu'à Montréal. Ils



M. Geo. W. Stephens, M. P. P.
Président de la Commission du Havre de Montréal

demandèrent aussi à ces ingénieurs si l'amélioration du port contribuerait à attirer à Montréal le trafic de l'ouest.

L'emplacement des bassins projetés souleva aussi de grosses difficultés. La baie d'Hochelaga, le square Viger, la Pointe-du-Moulin-à-Vent ; chacune de ces localités avait ses partisans. L'opinion était profondément divisée. D'aucuns demandaient de construire des quais qui, en se développant au large du port actuel, formeraient un cercle presque complet. Les commissaires étaient dans un embarras extrême. Il n'y a pas lieu de s'en étonner. Le chemin des hommes publics est semé d'obstacles.

Sous certains rapports, les ingénieurs chargés de l'étude de cette question ont fait preuve d'une grande clairvoyance ; et le mémoire qu'ils ont rédigé est rempli d'enseignements utiles, car il démontre que nos sages ont toujours eu foi dans les grandes destinées de notre ville et de notre pays. Ce mémoire ouvre une large porte sur l'avenir et contient une foule de prédictions que le temps a réalisées. Ces hommes avaient la claire notion du développement que notre immense Nord-Ouest donnerait au Canada, lorsqu'un réseau de voies ferrées relierait toutes les parties de notre pays et attirerait le trafic du Mississipi vers l'Atlantique, par la route du Saint-Laurent et le commerce du Missouri, par la voie de nos grands lacs.

Pour une grande partie de la génération actuelle, que les questions publiques n'intéressent que fort peu, il est presque impossible de se rendre compte de l'émotion que ce mémoire provoqua. Tout en reconnaissant que la baie d'Hochelaga est admirablement située pour l'exportation de nos bois et tout en lui prédisant un brillant avenir, les ingénieurs se prononcèrent avec énergie contre le choix de cette localité pour le stationnement des transatlantiques, « pour le moment du moins ». Quant au prolongement du canal de Lachine, depuis l'écluse supérieure de la Côte Saint Paul à travers la ville, jusqu'au square Viger, et l'établissement à ce dernier endroit, ou à quelque autre point de la rue Craig, d'un bassin où les paquebots iraient mouiller, les ingénieurs reconnaissaient que c'était là un projet qui ne manquait pas de grandeur, mais ils déclaraient qu'il était trop tard pour le mettre à exécution.

On décida d'améliorer le port en le prolongeant du côté de la

Pointe Saint Charles. C'était là un projet hardi, puisque, pour le réaliser, il fallait construire une jetée depuis la butée nord du pont Victoria jusqu'à la Pointe-du-Moulin-à-Vent et, de ce dernier endroit, la prolonger jusqu'au rivage, près de l'ancienne sortie du canal de Lachine. La surface de ce bassin mesurait environ 130 acres, et devait être élevée de 20 pieds au dessus du niveau moyen des basses eaux du Saint-Laurent. Au moyen de deux écluses on établissait une communication, à l'est, entre ce bassin et le fleuve, et, à l'ouest, avec le canal de Lachine.

Mais le rapport des ingénieurs souleva l'indignation publique. M. Morin, un ancien commissaire, nous dit, après avoir consulté les poussiéreuses archives du passé, qu'on remua ciel et terre pour empêcher l'adoption de ce projet. On convoqua des meetings de protestation et on envoya une pétition aux Chambres. Dans une lettre au Secrétaire de la Province, l'honorable T. J. J. Loranger, le commissaire John Young nia l'exactitude des allégations de cette pétition et démontra qu'elle était de nature à induire le public en erreur, et à retarder les travaux alors en cours pour l'approfondissement du lac Saint-Pierre et l'amélioration de la route du Saint-Laurent. Il profita de la circonstance pour faire un exposé complet de la question.

Voici quelques extraits de sa lettre :

« Le parlement a autorisé les commissaires à draguer les hauts fonds du lac Saint Pierre où, avant 1850, les navires calant plus de 11 pieds ne pouvaient passer pendant l'étiage. Grâce aux travaux exécutés on a réussi à améliorer la navigation et à créer un chenal qui n'a pas moins de 300 pieds de largeur et 18 pieds de profondeur dans les eaux les plus basses.

Il faut continuer à améliorer notre voie fluviale afin que les bâtiments à vapeur ou à voiles, d'un tirant d'eau de 20 pieds, pussent voyager sans danger pendant l'étiage, entre Montréal et Québec.

Avant 1850, avant l'approfondissement du chenal, le tonnage des navires entrant dans le port de Montréal dépassait rarement 50 tonneaux, mais depuis le dragage du lac Saint-Pierre et l'amélioration générale de notre grande voie fluviale, on voit à Montréal des navires jaugeant 2,400 tonneaux et des bâtiments à voiles d'une capacité de 1,200 tonneaux.

Les quais existant dans le port actuel ont été terminés en 1843, à l'exception de ceux de la baie d'Hochelega, de la rue Monarque, du bassin Bonsecours et de la jetée Victoria. A cette époque, de petites barges, dont la capacité ne dépassait pas 100 tonneaux, faisaient le service de la navigation intérieure. Pour ces petits bâtiments et pour les steamers à faible tonnage qui remontaient alors le Saint-Laurent, le port était suffisant.

En 1848, les canaux du Saint-Laurent furent ouverts à la navigation, et des bâtiments de 850 tonneaux purent y passer. Cependant ces vaisseaux ne pouvaient se rendre plus loin que le lac Ontario, parce que les écluses du canal de Welland n'ont que 26 pieds de large. En les élargissant, les bateaux de ce tonnage pourront partir de la tête du lac Supérieur et descendre jusqu'à Montréal.

Voilà pour le passé.

Il n'y a pas de doute que, même à cette époque, on prévoyait l'avenir brillant réservé au port de Montréal. M. Trautwine nous dit que, d'après les hommes possédant une longue expérience et un grand esprit d'observation en ces matières, l'établissement sur une grande échelle de bassins et de quais était une des conditions essentielles de la prospérité de Montréal.

Mais il y avait aussi des gens à courte vue qui soutenaient que l'exécution des projets d'agrandissement du port serait préjudiciable aux intérêts de la métropole du Canada.

A côté de ces enthousiastes et de ces grincheux, il y avait, comme à l'ordinaire, une autre catégorie de citoyens qui considérait la création de ces bassins comme une expérience dont le succès dépendait d'une foule de circonstances et était plus ou moins problématique. Ces timorés voulaient bien faire quelque chose, mais ils conseillaient la prudence. Ils se prononçaient pour l'amélioration graduelle du port, au fur et à mesure que le besoin s'en ferait sentir et ils s'opposaient à ce qu'on fit immédiatement des dépenses considérables pour réaliser un projet dont la réussite n'était peut-être pas aussi assurée que certains le croyaient.

Dans un rapport savamment élaboré et daté de Philadelphie, 16 octobre 1858, M. Trautwine fait observer qu'une des branches les plus importantes du commerce de l'Amérique du Nord, c'est l'exportation

des produits agricoles des immenses régions qui bordent ses mers intérieures que nous appelons nos cinq grands lacs, et qui appartiennent aux Etats-Unis et à la Grande-Bretagne. Ces lacs ont leur débouché vers l'Atlantique par la voie du Saint-Laurent, et Montréal est actuellement et restera la tête de la navigation en eau profonde, parce que c'est là que commence cette série de rapides que la main de l'homme a dû renoncer à rendre navigables.

Par sa situation, Montréal est en outre le port où les bateaux de la navigation intérieure doivent opérer le transbordement de leur cargaison dans les transatlantiques. Doter Montréal d'un système complet de bassins et de quais munis de l'outillage nécessaire pour effectuer le transbordement rapide et économique des marchandises d'un navire à l'autre, c'est lui permettre de s'emparer du commerce d'exportation de l'ouest et d'anéantir ainsi le monopole dont Buffalo et Oswégo ont joui jusqu'à ce jour.

En passant, il n'est peut-être pas sans intérêt de dire qu'en dépit des résistances et des obstacles quelque chose a été fait en ce sens, et que la métropole du Canada a tout lieu d'espérer que, dans un avenir prochain, elle pourra détourner à son profit une partie encore plus considérable du trafic de l'Ouest.

Tel était le langage des partisans de l'amélioration du port. Donnons maintenant la parole aux adversaires du projet. En supposant que les produits de l'Ouest arrivent à Montréal en grande quantité, prétendaient-ils, il sera impossible d'amener les transatlantiques pour les y recevoir. L'exportation des denrées dépassera les importations dans la proportion de 4 ou 3 à 1 et, en conséquence, les paquebots étrangers seront obligés de remonter le fleuve sur lest, tandis qu'en se rendant à New-York ils trouveraient toujours un marché avantageux pour leur cargaison.

Après avoir examiné la question sous toutes ses faces, M. Trautwine conclut en conseillant aux citoyens de Montréal de ne pas s'aventurer dans l'établissement d'un système de bassins « pour le moment du moins ».

M. John Young n'approuva pas ce rapport et il en fit la critique dans une brochure intitulée « Voies fluviales de l'ouest à l'océan et

bassins à Montréal, d'après une lettre adressée aux Commissaires du port ».

Il est entré dans le port de Montréal, en 1861, 274 navires, contre 69 en 1855, et le tonnage s'était accru de 20,789 tonneaux à 28,717.

Cette année-là les commissaires étaient MM. H. H. Whitney, président, John Young, C. S. Rodier (le maire de Montréal), A. H. Delisle et Edwin Atwater (le président du *Board of Trade*). M. Forsyth était l'ingénieur du port.

M. Morin nous a laissé une description du port jusqu'en 1861. Avant 1825, il n'y avait que deux quais avec un développement de 1260 pieds et un mouillage de 2 pieds pendant l'étiage, entre le square de l'Hôtel des Douanes, aujourd'hui la place Royale, et le pied du canal de Lachine.

En 1825, pour répondre aux besoins du trafic de ce canal, on construisit, pour remplacer celui qu'il y avait dans la partie supérieure du port, un quai présentant un développement de 1260 pieds, avec un tirant d'eau de 5 pieds.

En 1830, l'administration du port fut confiée à une commission et c'est sous la direction de celle-ci que les quais prirent un développement régulier.

En 1830 et 1832, plusieurs quais, y compris celui de l'Île, furent construits au moyen de pieux plantés dans une profondeur d'eau variant de 5 à 20 pieds. Ils remplaçaient les anciens quais et présentaient un développement de 4,950 pieds, ou près d'un mille.

En 1840, on procéda à de nouvelles améliorations. Pendant six ans les travaux furent poussés simultanément en amont et en aval des quais construits de 1830 à 1832. Après ce prolongement, l'ensemble atteignait une longueur de 1.55 mille.

En 1866, le port pouvait recevoir des navires calant 20 pieds, et les quais présentaient un développement de 3.17 mille.

De 1868 à 1875, la vieille querelle qui divisait l'est et l'ouest s'apaisa quelque peu, sans s'éteindre cependant. De temps à autre il y eut entre les vieux combattants de légères escarmouches..... de plumes.

A cette époque le chenal avait une profondeur de 22 pieds et il se fit un mouvement pour l'augmenter à 25 pieds, et plus tard à 27½.

Avant 1875, les compagnies de navigation se plaignaient amèrement des prix de traction exigés par les propriétaires de toueurs pour la remonte depuis le Pied-du Courant jusqu'aux quais d'accostage. Pour mettre fin à ce monopole, les commissaires décidèrent de construire un toueur qui, au moyen d'une chaîne s'enroulant sur de gros cylindres, opérât le remorquage des navires. Devant cette concurrence, les entre-



M. L. E. Geoffrion

Commissaire du Havre de Montréal

preneurs de tonnage abaissèrent leurs tarifs et la commission retira du service le toueur qu'elle avait construit.

En fouillant les archives, on voit que les quais, en 1876, étaient éclairés au pétrole et que ce n'est que longtemps après qu'on adopta l'éclairage à l'électricité.

C'est au cours de la même année, le 20 septembre, que les commissaires prirent possession des bureaux qu'ils occupent actuellement.

Le 5 mai 1875, la commission, pour répondre aux besoins toujours croissants du commerce et profiter de l'élargissement du chenal entre Montréal et Québec, se prononça pour l'adoption d'un vaste système d'améliorations du port. Elle chargea des ingénieurs éminents, M. Robert Bell, de Glasgow, le major-général Newton, de New York et M. Sanford Fleming, de mettre la question à l'étude et de préparer un rapport. Dans les instructions qu'elle leur donna, la commission signalait l'accroissement rapide du commerce de l'Amérique du Nord en général et du Canada en particulier, et elle faisait remarquer que l'expédition des grains de Chicago et des ports du lac Michigan qui n'était en 1838 que de 75 millions de boisseaux, s'était élevée, en 1874, à 123 millions ; que le chiffre des importations et des exportations du port de Montréal qui n'était que de \$10,099,180, en 1846, atteignait, en 1874, \$65,808,448 et que le tonnage du port, pour les arrivages, était passé de 72,305 tonneaux, en 1854, à 423,423, en 1874.

En 1861, le tonnage de la navigation intérieure était de 532,224 tonneaux, et, en 1874, de 956,837.

Les recettes du port, qui étaient de \$64,000 en 1854, atteignaient \$280,021, en 1894. Les commissaires disaient que ce mouvement ascensionnel, loin de se ralentir, ne ferait que s'accroître proportionnellement au développement des territoires du Nord-Ouest, dont la superficie est égale à celle de tous les états de l'Union américaine situés à l'est du Mississipi.

Jusqu'en 1875, les améliorations du port avaient été poursuivies sans système. A cette époque, les commissaires demandèrent à des ingénieurs de préparer un plan d'ensemble des améliorations à réaliser, en leur recommandant d'utiliser, autant que possible, les bassins existants en face de la ville, car c'était là le centre du commerce maritime, et ils avaient coûté fort cher.

Ce plan devait être susceptible de développements successifs et rapides, par la division des travaux en diverses sections, de façon à éviter tout retard préjudiciable aux intérêts de la commission et de la navigation.

Les commissaires entraient aussi dans certains détails d'aménagement du port, de stationnement des navires, d'espace à réserver à la batellerie (grands voiliers, barges à foin et à grain, charbonniers, etc.), du chargement du bois et du réseau des voies ferrées.

Ils n'exprimaient pas d'avis sur les différents projets d'amélioration qui avaient été exposés jusqu'à cette date et ils donnaient carte blanche aux ingénieurs qu'ils avaient nommés.

Le 26 décembre 1877, les ingénieurs soumièrent leur rapport à la commission. Ils recommandaient la construction d'une jetée à partir de la butée ouest du pont Victoria, afin de mettre le port à l'abri des courants et d'empêcher la glace d'endommager les hangars, l'outillage et les bateaux qui pourraient stationner dans les bassins durant l'hiver.

Les recommandations de MM. Bell, Newton et Fleming, n'ayant pas été adoptées, il est inutile de nous étendre plus longuement sur ce rapport.

Le compte-rendu annuel des travaux de la commission démontre qu'après la construction du chemin de fer Intercolonial, le mouvement de la navigation intérieure diminua graduellement. De 1870 à 1879, le nombre des steamers entrés dans le port s'était accru de 205%, tandis que le nombre des bâtiments à voiles avait diminué de 25%.

De 1874 à 1879, l'exportation du grain resta stationnaire et il ne fut pas beaucoup question de l'amélioration du port, mais, dans le cours de 1879, cette exportation s'étant élevée, de 19 millions de dollars, à près de 23 millions, le sujet revint de nouveau sur le tapis.

C'est en 1880 que l'on substitua l'électricité au pétrole pour l'éclairage des quais ; ce qui permit aux navires d'opérer leur chargement et leur déchargement avec autant de facilité la nuit que le jour. Dans cette même année, on construisit aussi des hangars pour les bestiaux.

L'année précédente, les commissaires avaient envoyé au gouvernement un mémoire exposant l'injustice qu'il y avait d'imposer à l'administration du port le coût de l'amélioration du chenal, entre Montréal et Québec. En 1880, ils revinrent à la charge et citèrent des tableaux comparatifs des frais de navigation pour les navires fréquentant les ports du Canada et des Etats-Unis. Les dernières représentations des commissaires furent provoquées par une question que leur avait posée

le gouvernement. Celui-ci considérait que l'amélioration du chenal n'avait pas répondu à ses espérances et il demandait aux commissaires s'il ne serait pas possible de diminuer les frais de navigation de façon à empêcher les steamers de désertir la voie du St-Laurent.

Les commissaires, tout en se déclarant prêts à réaliser toutes les améliorations de nature à faire de Montréal un excellent port, prétendaient que l'approfondissement du chenal, entre cette ville et Québec, était une entreprise nationale et que le gouvernement devrait en prendre les frais à sa charge.

En 1881, le tonnage du port s'éleva à 1,672,657 tonneaux, soit 248,259 tonneaux de plus que l'année précédente.

L'année 1882 est une date mémorable dans l'histoire de la navigation du St-Laurent. C'est au cours de cette année-là que l'on acheva de donner au chenal une profondeur uniforme de 25 pieds et que l'on projeta de l'approfondir à 27½. La discussion de ce projet souleva des tempêtes de récriminations, surtout à Québec et à Hamilton. Ces deux villes ne voulaient pas que le gouvernement considérât l'approfondissement du chenal comme une entreprise nationale. La discussion dura six ans. Ces rivalités de clocher étaient malheureuses, car les commissaires avaient sous la main le matériel nécessaire et des hommes expérimentés pour exécuter ces travaux de dragage complémentaires.

Le développement du port, depuis la Pointe-du-Moulin-à-Vent jusqu'à la Longue-Pointe, avait coûté 3 millions de dollars, et ni le gouvernement provincial, ni le gouvernement fédéral n'avaient fourni un sou. Pendant 15 ans, la commission avait dû payer aussi les intérêts de sa dette et tous les frais d'entretien et d'exploitation du port — soit 2 millions — sur ses recettes et le produit des emprunts qu'elle avait contractés.

Le 14 juin 1883, le gouvernement, en dépit d'une vigoureuse opposition, autorisa, par arrêté ministériel, les commissaires à emprunter \$900,000 à 4% et à affecter cette somme à l'approfondissement du chenal à 27½ pieds. Le gouvernement adopta les mesures nécessaires pour que le coût de l'entreprise n'excédât pas le chiffre de l'emprunt, mais il refusa de prendre la nouvelle dette à sa charge.

En 1885, il y eut une inondation à Montréal et le gouvernement

nomma une commission chargée d'étudier les causes du débordement du fleuve et de recommander un remède au mal. Dans cette commission, Henry F. Perley, ingénieur civil, représentait le gouvernement, M. Thos C. Keefer, ingénieur civil, le *Board of Trade*, John Kennedy, les commissaires du port, et Percival W. St-Georges, la ville de Montréal.



M. C. C. Ballatyne

Commissaire du Havre de Montréal

En 1888, la commission fit de nouvelles tentatives pour amener le gouvernement à se charger de la dette qu'elle avait contractée pour l'approfondissement du chenal.

Le 19 janvier 1888, M. John Kennedy, l'ingénieur de la commission, recommanda l'agrandissement du port, par le prolongement de la ligne des quais de 25,000 pieds. Mais l'événement de l'année fut l'achè-

vement des travaux de dragage entrepris pour donner au chenal, entre Montréal et Québec, une profondeur de $27\frac{1}{2}$ pieds et la décision du gouvernement de prendre à sa charge les frais de l'entreprise. L'Etat, en faisant cette dette sienne, exigeait l'abolition des droits de tonnage sur les navires entrant à Montréal.

Le approfondissement du chenal, de 20 pieds à $27\frac{1}{2}$, avait coûté environ 3 millions de dollars. Cette somme n'est pas excessive si l'on considère qu'il avait fallu faire près de 40 milles de dragage.

Le 31 décembre 1888, la commission céda au gouvernement sa flottille de bateaux dragueurs.

C'est aussi en 1888 que l'exécution du fameux projet No 8 fut commencée, et l'on peut dire, à bon droit, que cette année là fut mémorable dans l'histoire du port de Montréal.

Comme les glaces endommageaient périodiquement les quais et les propriétés riveraines, la Commission du port et la ville de Montréal, agissant de concert, cherchèrent un remède à la situation. Les ingénieurs de la commission et de la ville préparèrent un rapport accompagné de 6 projets différents. Il n'est peut-être pas sans intérêt d'en donner les grandes lignes.

Le projet No 1 comportait l'élargissement et l'exhaussement des rues des Commissaires et Commune, en leur donnant une largeur de 100 pieds et un niveau de 7 pieds au-dessus des plus hautes crues du fleuve, ainsi que l'élévation des quais au-dessus des plus hautes eaux du mois de mai. L'accès au port aurait été effectué, comme aujourd'hui, par des rampes 8 pour les véhicules et 1 pour les voies ferrées.

L'exécution de ce projet aurait coûté environ \$4,624,755.

Le projet No 2 comportait aussi l'élargissement des rues des Commissaires et Commune, mais sans en changer sensiblement le niveau, et la construction d'une forte digue en maçonnerie, assez haute pour prévenir l'inondation de la ville. Les quais devaient être élevés de trois pieds environ, et, pour en procurer l'accès, on créait des rampes munies de portes étanches pour arrêter le passage des eaux en cas d'inondation. Le mur de revêtement actuel devait être remplacé par un autre beaucoup plus fort.

On estimait que l'exécution de ce projet coûterait environ \$1,584,989.

Le projet No 3 comportait l'élargissement des rues des Commissaires et Commune, du côté de la ville, de façon à leur donner une largeur de 100 pieds. Pour cela, il fallait empiéter sur l'espace réservée au port, à l'est de la rue Saint-Pierre, et exproprier certains propriétaires de terrains sis à l'ouest de ce dernier endroit.

Pour prévenir les inondations, on proposait l'adoption des moyens — digues, rampes et portes — recommandés par le projet précédent.

Le coût, d'après l'estimation, était fixé à \$3,046,589.

Le projet No 4 recommandait le même élargissement des rues des Commissaires et Commune, lequel aurait nécessité les empiètements et expropriations mentionnés dans le projet précédent.

Les quais devaient être exhaussés au niveau des rues, de sorte que l'on se dispensait des rampes d'accès.

Ce projet comportait en outre la construction d'une digue, avec ouvertures munies de portes en fer que l'on fermerait en cas d'inondation.

Le coût approximatif de ce projet était fixé à \$3,282,196. La ville devait payer \$1,165,680 et la commission du port \$2,116,516.

Le projet No 5 consistait dans le même élargissement des rues des Commissaires et Commune. Pour prévenir les inondations, on adoptait les moyens recommandés par le projet No 4.

La dépense approximative était évaluée à \$3,913,304.

Le projet No 6 recommandait l'élargissement à 75 pieds des rues des Commissaires et Commune, à l'est de la rue Saint-Pierre, au moyen d'un empiètement sur le terrain du port et d'une expropriation de terrains situés à l'ouest de la rue McGill. Vu le peu d'étendue des quais entre les rues McGill et Saint-Pierre et vu la grande valeur des immeubles qu'il aurait fallu exproprier, de l'autre côté, on laissait les lieux dans le même état. Les quais devaient être élevés au niveau de la rue des Commissaires et on se dispensait ainsi de rampes. Pour protéger la ville contre les inondations, on établissait une digue munie de portes mobiles, comme dans les autres projets.

Le coût de ce projet était estimé à \$2,827, 894. La ville devait payer \$708,428 et la commission du port \$2,119,466.

Les ingénieurs terminaient leur rapport en recommandant l'adoption du projet No 6.

En 1889, le gouvernement prit à sa charge le maintien des bouées et balises entre Montréal et Québec.

M. Andrew Robertson, étant décédé en 1890, M. Henry Bulmer fut nommé président de la commission du port.

Dans le cours de cette année, les commissaires firent l'acquisition du réseau de voies ferrées construites sur les quais. A cette époque le besoin de nouvelles améliorations se fit vivement sentir et on recommanda au gouvernement l'adoption du projet No 6.

Mais en face de l'opposition qui se produisit en certains quartiers, le gouvernement chargea MM. John Page et Louis Coste d'étudier la question. Quelque temps après le Ministre des Travaux Publics communiquait à la commission un projet dont M. Lebrun, un ingénieur de Paris, était l'auteur.

La commission n'ayant pas cru devoir adopter ce projet, le ministre chargea M. Perley, ingénieur en chef du département des Travaux Publics, de faire une étude complète des différents projets qui avaient été préparés pour améliorer le port et protéger la ville contre la crue des eaux du fleuve. M. Perley se prononça pour le projet No 6, et, en juillet 1891, on commença les travaux de la « jetée de protection ».

Après l'approfondissement du chenal et surtout après l'heureux voyage que firent à Montréal le Poméranien, d'un tirant d'eau de 27 pieds 2 pouces et du Sardinian, calant 27.5 pieds, l'accroissement constant du tonnage des navires entrant dans le port est un des faits remarquables de cette époque.

En 1894, l'amélioration du port et du fleuve nécessita la refonte des statuts de la commission et la révision des règlements.

En 1895, avant l'avènement au pouvoir du cabinet Laurier, la commission était composée comme suit : MM. Henry Bulmer, président, Victor Hudon, Edward Murphy, Richard White, W. W. Ogilvie, N. A. Hurteau, J. O. Villeneuve (le maire de Montréal), Hugh McLennan,



Le Port de Montréal, en 1872

John Torrance, L. E. Morin et Andrew Allan. Au cours de l'année, MM. Hurteau et Murphy étant décédés, le gouvernement remplaça le premier par M. Hormisdas Laporte et le second par M. Frank J. Hart.

M. R. Wilson Smith, qui avait succédé à M. J. O. Villeneuve comme maire de Montréal, le remplaça au sein de la commission.

En 1895, le département des Travaux publics améliora le chenal en lui donnant une profondeur de 28 à 29 pieds et en l'élargissant à certains endroits. Les travaux du port furent poussés activement et, à la fin de la saison, la « jetée de la protection » était presque terminée.

En 1895, le mouvement maritime dans le monde entier subit une dépression extraordinaire et continue et le commerce du port de Montréal en souffrit jusqu'à un certain point. M. Henry Bulmer, qui était alors le président de la commission, augurait cependant, dans son rapport annuel, qu'un avenir prochain ramènerait la prospérité.

Les recettes totales de l'année furent de \$273,542.00 contre \$272,068.00 en 1894.

Au printemps de 1895, un nouveau tarif comportant une réduction considérable des droits imposés sur certaines catégories de marchandises avait été mis en vigueur.

En 1895, la dette consolidée du port était de \$2,711,000.00, mais elle fut réduite quelque peu par le remboursement d'anciennes obligations, remplacées par d'autres, portant un intérêt moins élevé. Par exemple, sur un prêt de de \$336,000.00 que le gouvernement avait fait à la commission, celle-ci obtint une réduction d'intérêt de 5 à 4%. Les taux de 5 et 6% sur certaines obligations furent réduits. Les prêts que le gouvernement consentit subséquemment à la commission ne portaient intérêt qu'à 3%.

D'après le rapport du capitaine du port, les arrivages de navires d'outre-mer ont été de 640, en 1895, soit 85 de moins qu'en 1904. Le tonnage a cependant atteint le chiffre de 1,069,386 tonneaux, ou 27,523 de moins qu'en 1904.

M. Bulmer remarque que cette différence dans le tonnage des navires dénote une tendance à modifier la construction navale. Le mouvement n'a fait que s'accroître depuis et la dimension des transatlantiques s'accroît d'année en année.

En 1895 la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc aménagea une barge pour transporter le bétail de la Pointe-du-Moulin-à-Vent jusqu'aux navires qui devaient en opérer le chargement. Cette innovation a eu d'honnoreux résultats, en rendant plus facile la circulation sur les quais.

A cette époque, notre système de pilotage appela l'attention publique. Les intérêts maritimes exigent impérieusement le choix de pilotes expérimentés pour les lignes de steamers voyageant à dates fixes. C'est le système en vigueur depuis quelques années. Les pilotes, dont le choix n'est pas ainsi arrêté d'avance, forment ce qui est appelé le « tour de rôle », et ils ne conduisent que les paquebots n'appartenant pas à une ligne de navigation régulière. Leurs gains étaient faibles en comparaison de ceux des pilotes réguliers ; et les protestations qu'ils firent entendre n'ont pas lieu de nous étonner. Nous les avons entendus formuler les mêmes griefs depuis.

Cependant les commissaires de l'époque considéraient la question comme réglée. Après avoir entendu toutes les parties intéressées, on en arriva à un arrangement qui, tout en sauvegardant les intérêts des pilotes les plus âgés et les plus expérimentés, établissait une répartition plus équitable des gains du pilotage. De cette façon, on permettait aux plus jeunes de gagner leur vie, tout en s'initiant à la science de la navigation et en acquérant une connaissance spéciale du fleuve, et on les encourageait par l'obtention d'une promotion.

Mais la question de pilotage est encore d'actualité.

Le levé hydrographique du fleuve depuis Montréal jusqu'à Québec, fut terminé en 1905. Les cartes donnant la description de notre voie fluviale jusqu'à Saint-Autoine furent lithographiées comme celles que les commissaires avaient publiées auparavant. L'utilité de ces cartes est incontestable et tous les intéressés dans la navigation du Saint-Laurent en apprécient hautement la publication.

En 1895, la commission adopta les conclusions des ingénieurs du gouvernement relatives à l'amélioration et à l'agrandissement du port. Elles comportaient une modification importante du projet No 6, car on renonçait à la construction de 4 quais d'une moyenne longueur pour établir deux grandes jetées formant un angle aigu.

Dans son compte rendu annuel, M. Bulmer demanda une application plus rigoureuse des règlements, afin d'empêcher les navires mouillés dans le port d'y jeter leur lest et leurs cendres.

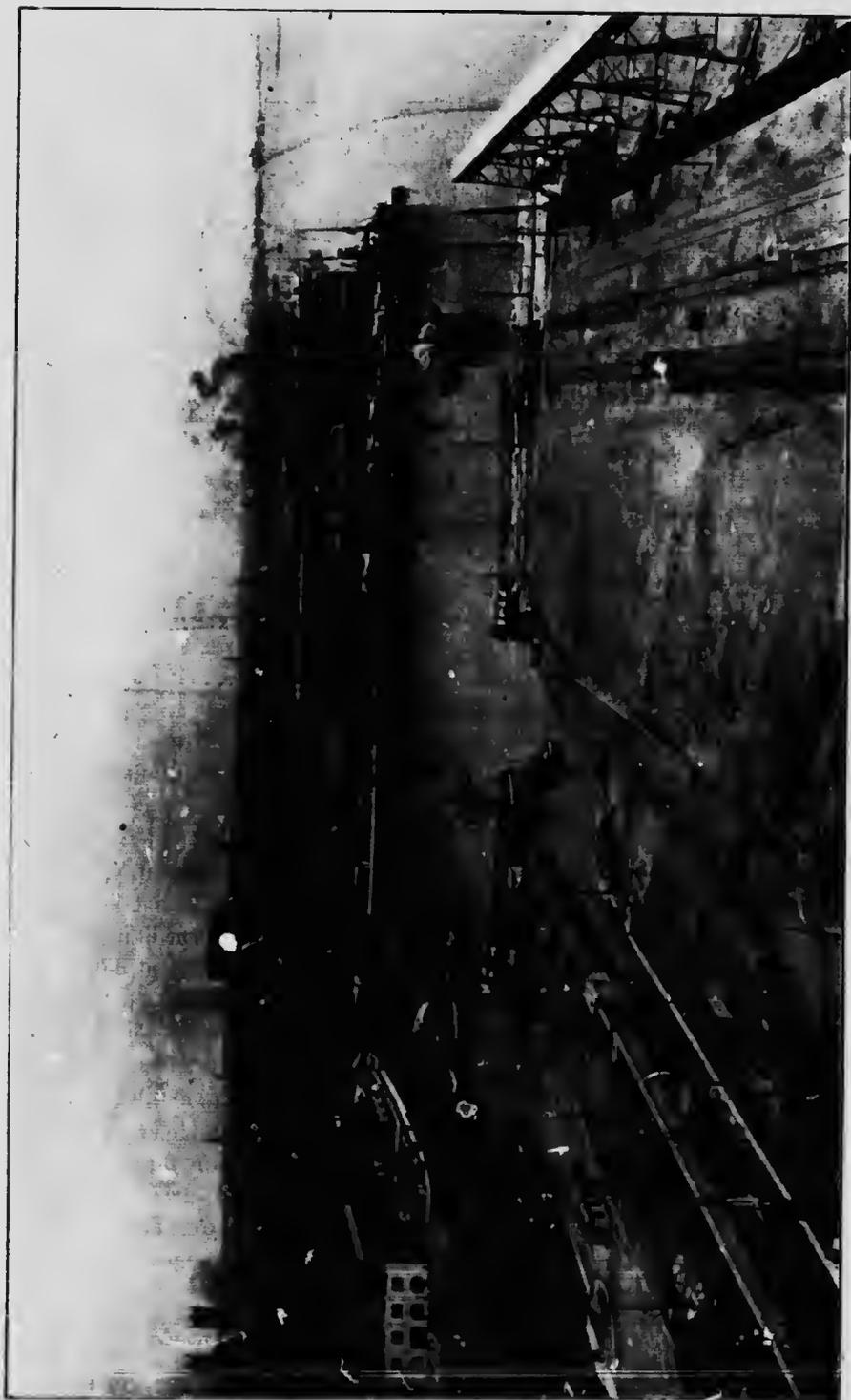
En 1905 le traitement du président de la commission et la rétribution de ses collègues, portés jusqu'alors au compte des dépenses du port, furent portés au compte du personnel d'administration. De même les frais de pilotage, dont la balance avait été transportée, les années précédentes, au compte des recettes, ont été imputés sur le compte du capital. On ne donne aucune raison pour justifier ce dernier virement et nous nous demandons pourquoi on l'a fait.

Les bateaux de la commission hivernaient autrefois dans le canal de Lachine, mais depuis 1895 ils passent l'hiver dans le port.

Le matériel de dragage employé en 1895 se composait de 6 dragues du type américain, six chèvres flottantes, 5 chèvres ordinaires, 1 bateau muni de forêts et d'outils de « pétardement », 5 remorqueurs, 25 bateaux porteurs à fond fixe et une usine flottante. Tout le matériel de dragage appartenait à la commission, à l'exception du remorqueur Georgiana que la Compagnie de remorquage Sincennes-McNaughton avait mis à la disposition des commissaires jusqu'à ce qu'elle eut achevé le remorqueur Aberdeen qui était en voie de construction.

Dans son rapport de 1895, l'ingénieur du port, M. John Kennedy, fait remarquer que le niveau de l'eau, à l'embouchure du canal de Lachine s'abaisse d'une façon sensible. D'après lui l'abaissement du plan d'eau dans cette partie du port correspond à l'abaissement de niveau des tributaires du St-Laurent. Dans les quinze années qui ont précédé 1879, l'eau a baissé encore plus rapidement, mais non pas d'une façon constante. En 1894, l'eau a baissé de 20 pouces au-dessous de l'étiage.

M. Kennedy ajoute que, dans certains quartiers, on semble croire que la « jetée de protection », en séparant la partie supérieure du port des vives eaux du fleuve, peut avoir contribué à abaisser le niveau du bassin, situé en amont du quai Victoria. Il déclare que c'est là une erreur, car le courant au-dessus de ce quai est très peu rapide pendant l'étiage et la pente est très faible.



Montréal, Port National du Canada, en 1907

Une lettre de MM. Thomas Munro, Louis Coste et W. P. Anderson contient des notes intéressantes sur le port de Montréal. Après avoir énuméré les améliorations dont le besoin s'imposait, ces ingénieurs déclarent que, pour mener à bonne fin les travaux d'agrandissement, les commissaires demandaient au gouvernement de leur procurer en sus du million de dollars qu'ils avaient été autorisés à emprunter une autre somme de trois millions à un intérêt n'exédant pas 3½%.

Plus tard, comme nous l'avons déjà dit, la commission a emprunté du gouvernement une certaine somme à 3%.

D'après les ingénieurs que nous venons de nommer, voici un état des sommes dont les commissaires avaient besoin :

a) \$2,000,000, pour l'exécution du projet No 6, approuvé par le gouvernement, tel que prescrit par le chapitre 72 des Statuts révisés du Canada.

b) \$1,000,000, pour la construction d'un bassin intérieur dans la partie est de la ville, à l'endroit qu'un plus ample examen désignerait comme le plus avantageux.

c) \$1,000,000, pour compléter le bassin de la Pointe-du-Moulin-à-Vent et les autres travaux du port non compris dans le projet No 6.

Les commissaires offrent pour garantir le prêt que le gouvernement leur ferait, d'émettre des obligations et d'engager les recettes du port, mais à la condition que les droits de tonnage et de quai ne seront pas modifiés.

La dette existante est d'environ \$2,750,000, portant intérêt à 4½%. De 1889 à 1894 inclusivement, l'excédent annuel des recettes a été de \$58,500. Cela représente l'intérêt, à 3½%, de \$1,675,000. L'excédent moyen ci-dessus comprend 1894, une année extraordinairement mauvaise pour la navigation, et les commissaires ajoutent qu'ils ont raison d'espérer que l'excédent moyen des cinq prochaines années atteindra \$70,000, soit l'intérêt de \$2,000,000.

Les commissaires, en recommandant la dépense de \$4,000,000, font observer que le gouvernement qui a traité les autres ports du pays avec libéralité, n'a jamais rien voté pour Montréal, le principal entre-

pôt du commerce de l'ouest. En outre ils expriment l'avis que le Canada devrait prendre à sa charge toute dépense excédant les recettes courantes du port.

Sous le ministère libéral de Sir Wilfrid Laurier, en 1896, la commission du port était composée comme suit : MM. Jonathan Hodgson, Robert Bickerdike, Alphonse Racine, Eustache Lemay, William Farrell, R. Wilson Smith, Hugh McLennan, John Torrance, L. E. Morin et Andrew Allan.

Le personnel d'administration comprenait : M. Alexander Robertson, secrétaire, John Kennedy, ingénieur en chef, Thomas Howard, capitaine du port, T. Bourassa, assistant-capitaine du port, Robert A. Eakin, gardien des quais et payeur. Celui-ci fut remplacé par M. John Ferns, et M. James McShane succéda à M. Howard.

L'histoire du port de Montréal depuis 1896 s'écrira un jour, lorsque les hommes qui y ont joué un rôle seront probablement disparus. Les faits sont de date trop récente pour que le public les ait oubliés et il nous suffira d'en donner un court résumé.

Le président de la commission, M. Robert Mackay, fit observer qu'il avait retardé la lecture du compte-rendu des opérations de l'année parce qu'il avait espéré pouvoir y inclure le résultat des négociations entamées avec le gouvernement au sujet des travaux exécutés jusqu'à ce jour et des projets d'amélioration qui étaient à l'étude. Ces négociations traînèrent en longueur. Il ne fut pas facile de trouver un terrain d'entente et la discussion fut longue.

La majorité des commissaires, les intérêts maritimes et le *Board of Trade* se prononcèrent pour l'exécution du projet No 6, comportant la construction de quatre jetées; mais le Ministre des Travaux-Publics, M. Tarte, qui était en faveur de la création de trois jetées seulement, imposa sa volonté. On a sévèrement critiqué M. Mackay de ne pas avoir résisté jusqu'au bout, mais l'histoire impartiale dira que dans les circonstances, il pouvait difficilement faire autrement. Mais l'opinion est loin d'être unanime à ce sujet.

Dans son compte-rendu annuel, M. Mackay passe en revue les travaux exécutés et les améliorations à faire et il écrit l'histoire des

emprunts contractés par la commission. Ses observations à ce sujet sont du plus haut intérêt.

Dans son compte-rendu annuel de 1897, M. Mackay, parlant d'une entente entre le gouvernement et la commission au sujet de l'amélioration du port, regrette que ses espérances n'aient pas été réalisées.

Le public se rappelle sans doute les discussions acerbes de cette époque, et il n'est pas besoin d'ajouter que le projet de M. Tarte ne fut accepté que comme compromis « à la condition que le gouvernement prendrait à sa charge le coût de l'entreprise et que les jetées seraient à haut niveau ».

Le gouvernement avança les fonds nécessaires à 3%.

En passant, qu'il nous soit permis de dire que cette question de niveau des quais a soulevé une des plus ardentes controverses de cette époque. La victoire est restée aux partisans des quais à haut niveau.

En 1898 les commissaires s'adressèrent de nouveau au gouvernement pour obtenir de l'aide et ils demandèrent que Montréal fût déclaré « port national ». Ils représentaient qu'ils avaient dépensé des sommes considérables pour l'amélioration du chenal entre Montréal et Québec et que le gouvernement, ayant reconnu que ces travaux étaient d'utilité nationale puisqu'il les avait pris à sa charge, il n'était que juste de les rembourser de ces dépenses et des intérêts qu'ils avaient payés. Leur réclamation s'élevait à environ 2 millions. Au bas du mémoire qu'ils envoyaient au gouvernement, nous lisons les noms de MM. Robert Mackay et Raymond Préfontaine, qui était alors le maire de Montréal.

En 1901, le maire de Montréal, M. Cochrane, succéda à M. Préfontaine, et M. Doran à M. Farrell. Plusieurs années auparavant, le secrétaire de la commission, M. Alexander Robertson avait été remplacé par M. David Seath.

Il nous suffira d'ajouter quelques mots pour compléter l'histoire du port depuis cette date.

Le projet du ministre des Travaux publics, M. Tarte, fut plus ou moins fidèlement exécuté, en ce qui concerne l'établissement de trois jetées.

La construction des hangars, le pavage des quais, d'autres améliorations et l'administration générale du port donnèrent lieu à de nombreuses discussions.

La commission composée de 11 membres, dont 6 nommés par l'exécutif, n'avait plus l'élasticité désirable. Chacun voulait y faire prévaloir son avis. Le gouvernement décida de l'abolir et d'en créer une autre composée de trois membres seulement. Il nomma MM. Stephens, Geoffrion et Ballantyne, commissaires du port de Montréal. La nouvelle commission a déjà mené à bonne fin d'importantes améliorations et elle fait tout en son pouvoir pour gagner la confiance des intérêts maritimes et du public.



Le Ministère Fédéral de l'Agriculture au Canada

LE Ministère qui préside aujourd'hui avec tant d'efficacité aux destinées de l'Agriculture canadienne débuta modestement en 1851 comme simple bureau d'Agriculture et de Statistique. Le Gouvernement Hincks-Morin représentait alors le Haut et le Bas-Canada. Ce ne fut que onze ans plus tard — en 1862 — que ce bureau fut érigé en Ministère sous la direction de Sir Narcisse Caron, auquel on adjoignit deux ans après, le Dr J. C. Taché comme Député Ministre. Neuf Ministres et quatre Député-Ministres se sont depuis succédés à la tête du Département. Le Ministre actuel est l'Hon. Sydney Fisher, entré en fonctions le 16 juillet 1896, et le Député-Ministre, M. Geo. F. O'Halloran, nommé en mai 1902.

Lors de l'union des provinces en Confédération les attributions du nouveau ministère furent beaucoup augmentées et n'ont cessé de s'étendre depuis d'année en année, si bien qu'elles atteignent aujourd'hui des proportions presque gigantesques. En effet le Ministère actuel est une organisation des plus vastes et des plus complexes. Outre l'Agriculture proprement dite, dont les nombreux services suffiraient à eux seuls pour former un grand département, un certain nombre de bureaux, dont la mission n'a rien d'agricole, mais qui ne laisse pas d'être très importante, relèvent aussi du Ministère. Ce sont le bureau du *Recensement et de la Statistique*, le bureau de la *Santé Publique*, le bureau des *Marques de Commerce et des Droits d'Auteur*, le bureau des *Brevets et des Patentes*, le bureau des *Expositions* et le bureau des *Archives*. Ceci explique pourquoi les armes du Ministère de l'Agriculture apparaissent si souvent sur des imprimés qui n'ont rien de commun avec cette industrie.

Ces bureaux comptent encore aujourd'hui parmi les principales attributions du Ministère, mais le développement extraordinaire, et la multiplication des services agricoles, surtout depuis 1896, ont mis l'Agriculture à la place qui lui appartenait de droit, c'est-à-dire au premier plan. Au point de vue purement agricole, le Ministère présente deux grandes branches ou divisions : Les Fermes expérimentales avec leurs laboratoires qui s'occupent, à proprement parler, de la partie pratique et expérimentale de l'agriculture, et les bureaux avec leurs nombreux services actifs qui s'occupent surtout de la partie commerciale de l'agriculture, et de la diffusion des renseignements. Cependant il est certains champs d'action communs aux deux divisions, et où elles riva-

lisent d'efforts pour faire avancer les intérêts de l'Agriculture sous toutes ses phases.

FERMES EXPÉRIMENTALES.—Depuis la création toute récente de deux nouvelles fermes dans la province de l'Alberta, les fermes expérimentales sont au nombre de sept, réparties de la façon suivante : Ottawa (Ont.) ; Napan (N. E.) ; Brandon (Man.) ; Indian Head (Sask.) ; Lacombe (Alberta Nord) ; Lethbridge (Alberta Sud) ; Agasséz (C. A.).

La ferme centrale d'Ottawa, où réside le Directeur-Général, M. Wm Saunders, est l'établissement dirigeant, sur lequel tous les autres prennent modèle. Elle comprend un certain nombre de sections spéciales que voici : la section de l'Agriculture et la section des animaux de ferme, placées toutes deux sous la direction de J. H. Gridale, la section de l'Horticulture, dirigée par W. T. Macoun ; la section de l'Entomologie et de la Botanique, sous la direction de James Fletcher ; le laboratoire de Chimie, dirigé par F. T. Shutt ; la section de l'Aviculture, confiée aux soins de A. G. Gilbert. La plupart de ces officiers parlent aussi bien le français que l'anglais.

Comme leur nom l'indique ces fermes ont pour mission de déterminer la valeur relative des différents procédés de culture et d'élevage sur les divers sols, et sous les divers climats du Canada. Elles propagent les bonnes méthodes par l'exemple. Elles répandent aussi les meilleures variétés de plantes de toutes sortes en distribuant gratuitement des graines de ces plantes. Leurs expériences et leurs recherches embrassent tout le champ de l'agriculture pratique. Ces fermes sont visitées chaque année par un grand nombre de cultivateurs qui se guident sur les résultats acquis pour la direction de leurs propres exploitations.

BUREAUX ET SERVICES. — Comme nous le disions plus haut, outre l'organisation des fermes expérimentales, le département compte aussi un certain nombre de divisions ou de bureaux placés sous la direction de trois chefs ou *commissaires*, chargés de développer et de sauvegarder les intérêts des industries agricoles, soit par la diffusion des renseignements, l'exécution des lois, le perfectionnement des moyens de transport, etc. Ces bureaux sont subdivisés en services, et chaque service est confié aux soins d'un employé supérieur. Cette partie du ministère comprend : *Le bureau du commissaire de l'Industrie laitière et de la réfrigération*, dirigé par J. A. Ruddick. Ce bureau comprend quatre services distincts : *Industrie laitière, fruits, extension des marchés et réfrigération*. Le service de l'industrie laitière s'occupe de l'exécution et de l'applica-

tion des lois qui gouvernent cette industrie, et de tout ce qui se rapporte à la production du lait, et à la fabrication et à l'écoulement des produits laitiers — beurres et fromages. Au nombre des entreprises lancées par ce service au cours de ces dernières années se trouvent la création de beurreries dans l'Ouest Canadien, — beurreries remises aujourd'hui aux soins des administrations provinciales ; la maturation du fromage au frais ; le contrôle des rendements individuels des vaches laitières, vaste entreprise qui groupe aujourd'hui 52 associations sous la tutelle du gouvernement.

Le service des fruits a pour mission principale l'application de la loi sur les marques des fruits. Il emploie dans ce but un nombreux personnel d'inspecteurs. Il compile un rapport mensuel sur l'état de la récolte des fruits et donne des renseignements sur les marchés, les méthodes d'écoulement et d'emballage, etc.

Le service de l'extension des marchés s'efforce de développer le commerce des produits agricoles de toute nature, et d'assurer leur transport en bon état. De nombreux inspecteurs attachés à ce service surveillent les services de wagons glacières et le chargement des produits à Montréal, ainsi que le déchargement de ces mêmes produits dans les ports anglais. *Le service de la réfrigération* s'occupe des entrepôts frigorifiques, des chambres froides de beurreries et des wagons glacières.

LE BUREAU DU DIRECTEUR GÉNÉRAL VÉTÉRINAIRE ET DE L'INDUSTRIE ANIMALE. — Ces deux bureaux sont placés sous la direction du Dr J. G. Rutherford. Ils comptent trois services très importants : l'hygiène du bétail, l'industrie animale et l'inspection des produits alimentaires. Le premier service a pour mission de prévenir les maladies contagieuses du bétail. Il fait inspecter les animaux qui entrent au pays ou qui en sortent, ainsi que les troupeaux du pays, et fait abattre les sujets atteints de maladies contagieuses. *Le service de l'industrie animale* s'occupe de la diffusion des renseignements utiles à l'élevage des bestiaux. *Le service de l'inspection des produits alimentaires*, nouvellement créé, se charge de l'inspection au point de vue sanitaire, des animaux amenés aux maisons de malaison. Il fait aussi inspecter les produits mis en boîtes et en conserves.

Le bureau du Commissaire des graines de semences veille à la pureté de ces dernières et à l'application de la loi qui les concerne. Un grand nombre d'échantillons de graines de semences provenant de toutes les parties du pays sont analysés dans un laboratoire spécial attaché à ce bureau.

On peut encore rattacher à ces bureaux deux organisations semi-indépendantes, mais formées, et maintenues grâce au concours du département : l'*Association Canadienne des protecteurs de semences*, qui s'occupe de perfectionner les types de semence par un élevage systématique, et le bureau de l'*enregistrement du bétail*, où l'on enregistre dans un livre national, moyennant contribution, tous les animaux reconnus de race pure. Autrefois, cet enregistrement se faisait séparément par les sociétés provinciales. Aujourd'hui tout est centralisé à Ottawa.

Enfin, depuis 1905, le département comprend aussi un *Service des tabacs*, sous la direction de F. Charlan. Ce service s'occupe de perfectionner les procédés de culture du tabac, ainsi que les divers procédés que comporte la préparation du produit avant sa livraison au fabricant : séchage et fermentation. Il s'efforce également de développer le commerce de ce produit en facilitant les relations entre l'industriel et le commerçant.

Telle est la partie *agricole* du Ministère de l'Agriculture. Ces services n'ont rien de fixe dans leurs attributions ; ils évoluent avec les découvertes de la science, et les besoins du temps. Ils n'ont qu'un but « le développement des industries agricoles de toutes natures » et s'efforcent de le réaliser. C'est un département qui pense et qui agit.

Passons maintenant en revue les autres administrations qui relèvent du Ministère :

BUREAU DE LA SANTÉ PUBLIQUE. — Ce bureau a pour mission principale de prévenir l'entrée au pays des maladies contagieuses et il entretient dans ce but un service d'officiers de santé dans les ports de mer et à différents points d'entrée, à la frontière. Les stations de quarantaine, au nombre de onze, sont placées sous sa direction. Tous les navires entrant au pays sont retenus à ces stations, soumis à une inspection rigoureuse, et désinfectés avec leurs passagers chaque fois qu'une maladie contagieuse est constatée à bord. Trois de ces stations sont munies de laboratoires de bactériologie pour l'étude des maladies contagieuses. Le bureau est aussi chargé de l'exécution de la loi concernant l'hygiène des travaux publics, et il oblige les entrepreneurs de ces travaux de se conformer aux règlements établis d'après cette loi. Enfin, tout récemment, ce bureau a été chargé du contrôle de la maladie de la lèpre au Canada, et les léproseries du pays ont été confiées à ses soins.

BUREAU DU RECENSEMENT ET DES STATISTIQUES. — Ce bureau, définitivement institué en branche distincte du département depuis 1901, est

chargé, comme son nom l'indique, de dresser des statistiques de toutes natures, relatives au Canada. Ces statistiques sont publiées sous forme de bulletins périodiques spéciaux et d'un annuaire statistique, dont le premier volume a paru en 1886. Il est également chargé du recensement décennal du Canada. Le dernier recensement a eu lieu en 1901.

BUREAU DES ARCHIVES. — Le bureau des archives a été établi en 1872 par feu Dr Douglas Brymner, un fonctionnaire de haute valeur, qui a consacré tout son temps et son énergie à rassembler les documents publics. On lui doit de précieux rapports sur les archives canadiennes.

Depuis quelques années, grâce à l'intervention de l'Hon. Sydney A. Fisher et du Sous-Ministre, M. Geo. F. O'Halloran, des efforts énergiques ont été faits pour rassembler tous les documents de la couronne, et afin de mettre à la disposition de ceux qui s'occupent de recherches historiques le plus grand nombre possible de matériaux sur ce sujet. Dès le début de ce travail, M. Fisher se rendit compte de la nécessité de protéger les documents ainsi rassemblés contre un incendie possible, et il obtint du Parlement l'autorisation de construire un édifice spécial, à l'épreuve du feu. Cet édifice est maintenant construit, et grâce à cette mesure, tous les documents publics relatifs à l'histoire du Canada, sont désormais en lieu sûr. Le Ministre a également pris les mesures nécessaires pour classer ces documents ; et sous peu d'années, dès que ce classement sera terminé, ces documents, dont un bon nombre étaient restés jusqu'ici inconnus, seront accessibles au public. Cette initiative de la part du Ministre a rencontré la chaleureuse approbation, non seulement de tous les Canadiens lettrés, mais aussi de toutes les personnes des Etats-Unis et de l'Europe qui s'intéressent aux recherches historiques.

Les archives se sont enrichies dernièrement de l'acquisition des documents originaux collectionnés par le gouvernement Durham, lors de son administration, en 1837. Ces documents constituent la base du célèbre rapport Durham. On s'est aussi procuré des copies de certaines pièces de la remarquable collection de Lord Durham.

Sans doute l'accomplissement du programme du Ministre exigera une somme considérable, mais il n'est pas douteux que le Parlement ne souscrive volontiers à une dépense si utile ; il n'est pas douteux non plus que cette initiative ne reçoive l'approbation pleine et entière de la génération actuelle ainsi que des générations futures. Du reste le montant requis sera peu considérable au cours des premières années et nullement comparable aux sommes affectées par les autres pays à la collection et à l'entretien de leurs archives.

Le bureau des Archives se propose de publier une série de documents historiques et s'est assuré dans ce but le concours de trois savants renommés : le professeur Adam Shortt, F. R. S. C., de l'Université Queen ; M. H. Biggar, de Paris, linguiste distingué ; et le Dr W. D. LeSueur, F. R. S. C., auteur de la vie de Frontenac et de quelques autres ouvrages très appréciés. Déjà le professeur Shortt a publié un ouvrage sur la constitution canadienne. Cet ouvrage renferme des renseignements précieux pour les législateurs et pour tous ceux qui s'occupent des recherches historiques. Il est permis de croire que la publication d'une série de volumes de ce genre encouragera l'essor de la littérature nationale canadienne, entretiendra un sain patriotisme, et nous fera connaître à l'étranger comme nation intellectuelle. L'initiative si patriotique du Ministre est digne des plus grands éloges.

Nous n'avons fait que jeter un rapide coup d'œil sur les attributions des différents services que nous venons d'énumérer. Mais nous nous étendrons plus longuement sur les trois administrations qui nous restent à examiner, car nous croyons que ces dernières offrent un plus vif intérêt au public en général, aussi bien au Canada qu'à l'étranger. Ce sont : le bureau des brevets ou patentes, le bureau des droits d'auteur et marques de commerce, et le bureau des expositions.

LES PATENTES OU BREVETS. — Toute personne désireuse de réserver ses droits sur une invention est tenue de déposer et faire enregistrer son brevet au service des patentes. Ce service lui remet le titre, qui constitue le brevet proprement dit, et qu'elle peut exploiter comme bon lui semble.

Le premier brevet déposé au Canada fut pris, en 1824, pour une machine à laver, par le sieur Cushing de Québec ; trois brevets seulement furent déposés pendant cette année. Mais en même temps que le pays se développait, les demandes devinrent de plus en plus nombreuses. En 1903 furent déposés 5,678 brevets d'invention fournissant au pays un revenu de près de \$140,000.00.

Au cours du dernier exercice, du 1er avril 1906 au 31 mars 1907, les transactions du bureau des patentes ont été les suivantes :

Demandes de brevets.....	7,077
Brevets accordés.....	6,121
Certificats accordés.....	634
Total des brevets et certificats.....	6,755
Déclarations.....	285
Assignations de brevets.....	3,003

Etat détaillé des revenus :

Brevets ou patentes.....	\$157,354.98
Assignations.....	6,375.52
Déclarations.....	1,550.00
Copies.....	2,009.51
Abonnements au Journal des brevets.....	211.30
Avis de demande de brevets	1,576.00
Divers.....	218.17
Total.....	\$ 169,548.78

Liste des pays où résident les principaux inventeurs :

Canada, 920. Angleterre, 330. Etats-Unis, 4,281. France, 78. Allemagne, 201. Autres pays, 307.

Nombre des inventeurs dans les différentes provinces du Canada :

Colombie Anglaise, 57. Ontario, 465. Manitoba, 72. Québec, 225. Alberta, 18. Saskatchewan, 25. Nouveau-Brunswick, 25. Nouvelle-Ecosse, 30. Yukon, 1. Ile du Prince-Edouard, 2.

Cet état extrait du rapport du Ministre de l'Agriculture montre que le plus grand nombre des brevets ont été accordés à des inventeurs résidant aux Etats-Unis.

Le service des brevets prend chaque jour une extension plus considérable, le nombre croissant des brevets étrangers déposés au Canada justifie largement son institution.

MARQUES DE COMMERCE ET DROITS D'AUTEURS.—Ce bureau s'occupe de sauvegarder la propriété littéraire, scientifique et artistique. Cette surveillance s'étend sur le Canada et sur toutes les possessions britanniques, ainsi que sur les pays qui ont adhéré au traité de Berne de 1884. Les marques de commerce, les initiales ou les signes conventionnels pour le marquage des bois et les dessins industriels sont également enregistrés.

Voici l'état détaillé des contributions perçues par ce bureau du 1er avril 1906 au 31 mars 1907 :

Marques de commerce.....	\$ 30,008.35
Droits d'auteur.....	1,409.63
Dessins.....	820.00
Marques pour les bois.....	126.00
Assignations.....	525.75
Copies.....	217.40
Total.....	\$ 33,107.13

LES EXPOSITIONS. — Au cours des dernières années, le Canada a participé à plusieurs grandes expositions internationales. A chacune d'elles il a remporté de brillants succès.

Partie de ces derniers étaient certainement dus à l'organisation supérieure du service chargé de présenter les produits de notre pays.

L'Honorable Sydney Fisher avait eu l'idée d'instituer un service permanent des expositions. Ce service, établi en 1900, fut confié à M. Hutchison qui le dirigea en qualité de commissaire. La première exposition qu'il eut à organiser fut l'exposition internationale de Paris en 1900.

Notre pays, dont les produits, les ressources et l'étendue semblaient encore ignorés en France fut une des révélations de la grande exposition. On fut émerveillé de nos ressources nombreuses et de la façon dont elles avaient été mises en valeur si rapidement. Le Canada occupait un vaste pavillon divisé en nombreuses et complètes sections comprenant les produits minéraux, les bois, les fruits, les légumes, les céréales, les produits alimentaires, etc.

Depuis 1900 notre pays a figuré aux expositions de Buffalo, en 1901, de Wolverhampton, en 1902, où le Canada était le seul pays officiellement représenté ; à celle de Cork, de Saint-Louis, du Japon, de Liège et de Milan. Partout le Canada sut se classer au premier rang.

Lors de l'exposition de Milan, le Ministre avait eu l'heureuse idée d'adjoindre à son commissaire le président de notre Chambre, M. C. H. Catelli. M. Catelli, d'origine italienne, et établi depuis longtemps au Canada dont il connaît à fond les ressources, semblait tout désigné pour représenter le Canada en Italie. Son intervention fut d'un grand secours et contribua puissamment au succès de l'exposition canadienne en Italie.

Le Canada a depuis figuré avec son succès accoutumé à l'exposition qui vient d'être tenue récemment à Dublin, Irlande.

Le résultat immédiat de la participation du Canada à ces différentes expositions a été de faire connaître notre pays à l'étranger sous son véritable aspect. On a pu se rendre compte de l'étendue de notre production agricole, de la fertilité merveilleuse de notre sol, de la richesse de nos gisements miniers et de nos immenses forêts, ainsi que de l'activité et du développement de notre production industrielle. Le Ministère de l'Agriculture peut revendiquer à bon droit l'honneur d'avoir placé le Canada au rang qui lui était dû parmi les nations.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER
— DU —
PACIFIQUE CANADIEN

...LIGNE DE NAVIRES DE LA MALLE ROYALE...

SERVICE DE L'ATLANTIQUE

FRUIT

Service de BRISTOL. — Tous les quinze jours.

Service de LONDRES. — Toutes les semaines.

Les navires pour le service de Bristol sont pourvus de réfrigérateurs et de ventilateurs perfectionnés.

Service de LIVERPOOL. — Toutes les semaines.

S. S. EMPRESS OF BRITAIN et EMPRESS OF IRELAND,
Le plus beau. Double hélices, 14,500 tonnes. Rapidité, 18½ nœuds. Le plus rapide.

S. S. LAKE MANITOBA, LAKE CHAMPLAIN et LAKE ERIE.

Navires à double hélices modernes

Ils sont aussi aménagés de manière à transporter les fruits et toute cargaison périssable.

PASSAGER

Service de LONDRES. — Troisième classe seulement pour Londres

Service de LIVERPOOL

EMPRESS OF BRITAIN et EMPRESS OF IRELAND — 350 Premières, 350 Secondes et aussi 1000 troisième classe compris en chambres de 2, 3, 4 et 6 lits.

LAKE MANITOBA — Première et seconde cabine, aussi troisième classe compris en chambres de 2, 4 et 6 lits.

LAKE CHAMPLAIN et LAKE ERIE — Cabines de première et de troisième classe. Cette unique classe de cabine rencontre la demande populaire. La cabine de 1ère classe sur ces navires est mise à la disposition exclusive des porteurs de billets de seconde cabine.

Pour informations. Tarifs. Accommodations, Etc., adressez-vous aux agents de la Compagnie de Chemin de Fer ou de Navires du Pacifique Canadien ou à

PAR RAPPORT AU FRET

E. H. TODD, Ass. Agent pour le fret d'exportation et d'importation, Toronto, Ont.

W. H. KIRKPATRICK, Agent de fret d'exportation, Montréal, Qué.

JOHN CORRETT, Agent général du fret étranger, Montréal, Qué.

PAR RAPPORT AUX PASSAGERS

G. McL. BROWN, Agent général des passagers, Montréal, Qué.

B. J. SHARP, Agent des passagers pour l'Ouest, Toronto, Ont.

AGENCES POUR LA FRANCE

PARIS. — Hertz, Peron & Cie, 61, Boulevard Haussmann.
International Sleeping Car Co., 3, Place de l'Opéra.
Thos. Cooke & Son, 1, Place de l'Opéra.

