

CHOSSES MUNICIPALES

CE QU'ILS ONT FAIT

—Le conseil nomme une commission échevinale pour étudier le rapport sur le tramway.
—L'échevin Martin veut faire annuler vingt-quatre crédits.
—On vote pour \$1,000,000 d'épaves.
—A la prochaine fois la discussion sur l'affaire du boulevard Saint-Joseph.

LA QUESTION DU TRAMWAY

LE CONSEIL NOMME UNE COMMISSION DE HUIT ECHEVINS POUR ETUDIER AVEC LES COMMISSAIRES LE RAPPORT PREPARE PAR LES INGÉNIEURS.

Le conseil a nommé une commission composée des échevins Emard, Ménard, Boyd, L. A. Lapointe, O'Connell, Turcot, Larivière et Giroux, pour étudier avec les commissaires le rapport préparé par les ingénieurs sur la question du service des tramways.

L'échevin L. A. Lapointe voulait au contraire que le conseil ne nommât aucun membre de cette commission sans d'abord connaître l'opinion des commissaires sur cette question.

L'échevin McDonald et l'échevin Hoult, entre autres, ont maintenu que le conseil ne doit pas se désintéresser de la question. Nous ne nous engageons en rien, ont-ils dit, puisque nous n'aurons pas le temps de décider quoi que ce soit avant les élections.

L'échevin Martin veut au contraire que le conseil ne mette pas cette question à l'étude, mais qu'il la soumette au peuple aux prochaines élections.

L'échevin Turcot croit que les commissaires devraient faire comme toujours : ne pas consulter le conseil pour préparer leur propre rapport.

Le commissaire Lachapelle attire l'attention du conseil sur le véritable aspect de la question. C'est le conseil qui a demandé aux commissaires un rapport sur les offres de la compagnie et les diverses suggestions faites. Aussitôt le rapport des ingénieurs reçu, les commissaires ont cru de leur devoir de recommander au conseil de se joindre à eux pour l'étudier. Lorsqu'il s'agit d'améliorer le service dans le centre, le conseil a collaboré avec le bureau. Quand on est allé à Québec pour l'affaire de la "Montreal Water and Power", les commissaires auraient bien pu prendre la même attitude que certains membres du conseil et ne pas aller aux conférences : "C'est une affaire de législation, arrangez-vous seuls avec cette question." Par le fait qu'on étudierait le rapport ensemble, on ne s'obligerait à rien. On se demandait comment des corps dont le mandat va expirer peuvent prendre cette question en main. Tant que nous serons ici, échevins et commissaires, nous devons prendre notre part de responsabilité de la chose publique. Si, après avoir conféré, les membres de la commission d'étude sont d'avis qu'il faut remettre la question après les prochaines élections, parfait ; mais pour le savoir, il faut étudier les documents.

L'échevin Emard dit que si le conseil refuse de se joindre aux commissaires, il signifiera sa volonté de renvoyer la solution à une époque indéfinie. Pour lui, il n'est pas prêt à prendre cette responsabilité.

L'échevin Boyd pense qu'il vaut mieux que les échevins des nouveaux quartiers fassent partie de la commission pour exposer leurs besoins, mais l'échevin Bastien dit qu'il serait préférable que les commissaires appellent les échevins intéressés.

L'échevin L. A. Lapointe dit que les commissaires eux-mêmes n'ont pas le droit de s'occuper de la question, puisque trois d'entre eux s'en vont et les autres ne peuvent pas, dit-il, mais moi je me présenterai devant l'électorat et je ne veux pas assumer semblable responsabilité. Vous voulez que le conseil mette la responsabilité sur le dos des échevins, quand vous-mêmes n'avez pas le temps de vous en occuper.

Les commissaires font aujourd'hui la même chose, dit l'échevin Ménard, qu'ils ont faite l'an dernier au sujet de l'amélioration dans le centre et le leader du conseil approuvait alors cette manière d'agir. Puisque M. Lapointe trouve qu'il est trop tard pour étudier cette question, il doit appliquer le même principe à tout le reste et cesser même de siéger et de faire des motions jusqu'aux élections.

L'échevin Giroux dit que les commissaires prennent aujourd'hui une position qu'ils auraient dû prendre bien souvent, ce qui aurait évité bien des inconvénients et des frictions. Les remarques de l'échevin L. A. Lapointe sont habiles, dit-il, mais elles ne sont pas si vaines que ce qu'il paraît. Le premier qu'on l'a mainte et mainte fois nommé membre des commissions dans lesquelles son quartier n'était aucunement intéressé. Si nous n'étions pas à la veille de l'élection, dit M. Giroux, nous verrions un sirot voter que celui qui va probablement être élu. Si nous voulons améliorer quelque chose, ce n'est pas en nous regardant comme des chiens de faïence que nous y parviendrons.

L'amendement McDonald a été adopté par le vote suivant : Pour — les échevins N. Lapointe, O'Connell, Prud'homme, Boyd, Garceau, Monahan, Létourneau, Emard, Drummond, Fraser, Giroux, Streud, Blumenthal, McDonald, Ménard, Judge, Hoult — 17.

Contre — les échevins L. A. Lapointe, Ward, Clément, Mayrand, Bastien, Deguire, Turcot, Larivière, Martin, Séguin, Poissant, Vandela — 12.

LE RAPPEL EN MASSE

L'échevin Martin a proposé avis que, dans quinze jours, il donnera d'annuler 24 crédits, en commençant les crédits votés, au montant total de \$155,573, pour le nivellement des rues Desjardins, Nicolet, Chamblay, Aylwin, Saint-Germain, Sherbrooke, Boyce, Joliette, Davidson, Moreau, Parthenais, Itherville, Cavillier, tous situés dans le quartier Hochelaga. Ces divers crédits avaient été votés pour des nivellements et du macadamisage. L'échevin Martin prétend que les travaux n'ont pas été commencés et qu'il est inutile de voter de l'argent pour la prochaine administration.

RIEN SUR LE BOULEVARD

LE DERNIER RAPPORT DES COMMISSAIRES A EU LE MEME SORT QUE LES PRECEDENTS: LE RENVOI A HUITAINE ET COMME EUX IL ATTENDRA A L'ORDRE DU JOUR.

Le conseil municipal n'a encore rien fait hier avec la question du boulevard Saint-Joseph. Le rapport des commissaires recommandant de ne rien faire qui pourrait préjudicier aux droits de la ville à une action en répétition, a été renvoyé à huitaine.

Et l'on n'a pas touché aux rapports qui sont déjà à l'ordre du jour depuis deux semaines.

Le secrétaire municipal a donné lecture de la lettre par laquelle M. G. Battelade offre de reprendre sa propriété du boulevard au même prix qu'on l'a expropriée et s'engage à ne faire aucune réclamation dans le cas où la ville renoncera à l'expropriation.

LES DEMANDES DE M. N. LAPOINTE

L'échevin N. Lapointe a présenté les demandes suivantes au bureau des commissaires :

1. Prière de procéder dans le plus court délai possible à l'expropriation de la Montreal Water and Power Company, conformément à la charte.

2. Prière de procéder sans délai à l'expropriation de la rue Notre-Dame, de la rue Palford à la rue Atwater, conformément à la charte.

3. Prière de prendre des mesures pour que la compagnie des tramways donne, dans la rue Saint-Jacques, de la rue Windor vers l'ouest, le service qu'elle est tenue de donner en vertu du règlement 210.

LA JOURNÉE DE 9 HEURES

L'échevin L. A. Lapointe qui n'est d'habitude pas plus tendre que cela pour l'échevin Martin l'a sacré hier, père des ouvriers, mais il est probable que c'était plus pour faire pièce au commissaire Ainey que par réelle admiration pour son collègue.

C'était au cours d'une longue discussion sur la journée de neuf heures que les commissaires déclarent ne pouvoir accorder pour les causes que nous citons hier.

M. Ainey a pris la défense du rapport et a démontré que les commissaires, tout désireux qu'ils sont de rendre justice à l'ouvrier ne peuvent faire une dépense de \$375,000 quand ils n'ont que \$100,000 de disponible. Le rapport des commissaires a été adopté.

ON CONSTRUIT DES EGOUTS

Le conseil municipal a adopté hier huit rapports concernant la construction d'égouts dans diverses parties de la ville. Le total des crédits est d'environ un million. Il y a \$510,000 pour le grand égout collecteur des quartiers Emard et Saint-Paul, \$88,000 pour un collecteur rue Mill, dans lequel se déversera l'eau qui inonde si souvent le tunnel de la rue Wellington, et plusieurs autres sommes pour différents quartiers.

L'AVENUE DU PARC

L'échevin Deguire a donné avis que, dans trente jours, il proposera l'adoption d'un règlement, permettant l'ouverture de maisons de commerce dans l'avenue du Parc, depuis l'avenue du Mont-Royal jusqu'à la rue Bernard. Il a de plus présenté une pétition à cet effet, signée par 142 propriétaires, qui contrôlent 75 p.c. de la valeur des propriétés situées dans cette partie de l'avenue du Parc.

L'évaluation municipale des propriétés appartenant aux signataires de la pétition est de \$2,813,960. Or l'évaluation totale pour cette partie de l'avenue du Parc est de \$5,633,940.

AU GARDE-MEUBLE

La ville avait gardé précieusement dans ses caves les fauteuils dans lesquels reposaient les membres augustes de nos premiers échevins. Le conseil en a fait hier cadeau au Château de Ramezay. Il faut dire que ces fauteuils ont une autre distinction, celle d'avoir un âge respectable.

LES PAVAGES

Le rapport par lequel les commissaires présentent leur programme de pavage pour 1914, au montant d'un million et demi, leur a été renvoyé. La loi est changée et le conseil veut un rapport différent.

A WESTMOUNT

Le conseil municipal de Westmount a adopté en première lecture, cinq règlements pourvoyant à l'émission d'obligations pour \$1,210,000. On empruntera \$350,000 pour les nouveaux édifices municipaux, \$250,000 pour la pose des fils sous terre, \$500,000 pour les pavages, les expropriations, etc.

La reine de Roumanie

(Service de la Presse Associée)
Bucharest, 24. — La reine Elisabeth de Roumanie a subi hier, l'opération de la cataracte à l'œil gauche. L'opération a très bien réussi et la souveraine se porte bien.

LE SERVICE DES TRAINS ENTRE MONTREAL ET TORONTO

La Compagnie du Grand-Tronc qui, comme on le sait, une grande partie de son trafic entre Montréal et Toronto a maintenant quatre convois rapides tous les jours entre ces deux grandes villes. L'International Limited qui est considérée comme l'un des trains les plus rapides au Canada, quitte Montréal tous les jours à 9 h 00 le matin. Le train du soir qui est le rapide de nuit quitte à 10 heures 50 et est muni de tout le confort moderne : éclairage à l'électricité, compartiments privés, pullmans, etc. Les autres trains quittent Montréal à 9 heures 40 le matin et 7 heures 30 le soir.

LA CAMPAGNE MUNICIPALE

LES CANDIDATURES

LE MAIRE L'AVALLÉE SERAIT CANDIDAT POUR UN SECOND TERME. — M. THOMAS COTE COMMENCE SA CAMPAGNE. — DANS DIVERS QUARTIERS.

Malgré l'éloignement relatif des élections municipales, la campagne est déjà commencée dans plusieurs quartiers. Pour la mairie, M. G. W. Stephens, qui arrivera lundi à Montréal, a un comité qui travaille pour lui.

L'échevin Martin continue l'ouvrage qu'il a déjà commencé dans les quartiers de langue française.

On n'a pas encore entendu dire que M. Huntly Drummond, ancien président du Board of Trade, d'ant les amis ont mis le nom en avant, et le Dr H. B. Yates, qui a déclaré presque qu'il est candidat, ne sont plus sur les rangs.

Enfin on prétend en certains quartiers qu'il se fait un mouvement sérieux pour demander au maire Lavalée de briguer un second mandat.

CANDIDAT AU BUREAU EXECUTIF

M. J. P. Grace, de passage à l'hôtel de ville, hier, dit qu'il s'attend à se voir appuyer par l'Association des Citoyens.

M. Thomas Côté a commencé sa campagne dans Delorimier et Saint-Marie. Il assistait hier soir à l'assemblée convoquée par l'échevin Mayrand et y a pris la parole. Il a déclaré qu'il n'est le candidat d'aucun groupe, ni d'aucune association, qu'il est opposé à la réduction du nombre des échevins, qu'on a bien fait de rappeler la loi des pavages, qu'il était en faveur, comme journaliste, de l'abolition de la qualification foncière.

M. Côté a aussi pris la parole à l'assemblée du club Lemieux, quartier Saint-Marie.

CANDIDATS A L'ECHEVINAGE

QUARTIER DELORIMIER. — Les électeurs de Delorimier ont hier soir offert la candidature à l'échevin Mayrand, qui a accepté.

Un grand nombre d'électeurs du quartier Saint-Marie, réunis au club Lemieux, ont offert la candidature au Dr A. H. Denis, qui a accepté. L'échevin Séguin se retirant de la vie municipale.

QUARTIER NOTRE-DAME DE GRACE. — Il y aura, le jeudi 26 février, à la caserne de pompiers, angle du chemin de la Côte Saint-Anoine et de l'avenue Prud'homme, une assemblée à laquelle l'échevin McDonald rendra compte de sa conduite.

QUARTIER SAINT-DENIS. — Un groupe d'électeurs a offert la candidature à M. Eddie Dery, gérant de la Montreal Real Estate Co., qui a accepté.

LE BANQUET DE L'ECOLE

Le premier banquet annuel de l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales a eu lieu, hier, il coïncidait à quelques jours près de l'inauguration de l'Ecole à l'Université Laval, et marquait aussi la première fois que les élèves prenaient contact officiellement avec les hommes d'affaires de la ville.

M. Gouin était présent au banquet de l'Ecole et y a prononcé un discours. M. W. Langlais, président de l'Association des élèves, avait à sa gauche le premier ministre et à sa droite M. Isidore Préfontaine, président du bureau des administrateurs de l'Ecole. Les autres convives de la table d'honneur étaient MM. Honoré Mercier, député, M. de Bray, directeur de l'Ecole; U. H. Dandurand, Emilien Daoust, Adélard Fortin, président de la Chambre de Commerce; S. D. Joubert, vice-président de la même association; Frank Pauzé, deuxième vice-président; W. U. Boivin, secrétaire; Georges Gonthier, trésorier; Joseph Contant.

Remarqué parmi les professeurs: MM. Edouard Montpetit, M. Broi, Vidraire, Laurys, Sigars, Léger, Giroux, Mercier, Atherton.

Au moment des discours, le président de l'Ecole proposa la santé du premier ministre, et celui-ci prononce en réponse un discours assez long, dont nous nous contenterons de citer les principaux passages.

Après avoir remercié les professeurs et les élèves, sur l'ordre de la table, il a tenu à venir assister à cette fête, car il est heureux de s'associer à la joie de cette école qui va vivre, mais qui ne saura jamais tout ce qu'elle a coûté d'efforts pour être fondée.

M. Gouin donne ensuite des conseils paternels aux élèves leur demandant de travailler, de travailler fort même, car on ne travaille jamais trop, et leur conseillant de s'acharner à leurs études, à leurs cours d'économie politique que donne à l'Université Laval M. Douard Montpetit, que le premier ministre appelle le type le plus achevé de la jeune génération.

Le premier ministre reproche ensuite à la Chambre de Commerce de ne rien faire pour l'Ecole, qui a été fondée pourtant à la demande de ce corps. Sir Lomer demande aux membres de ce corps de s'occuper des jeunes étudiants à leur entrée de l'Ecole, leur disant qu'ils rendront service ainsi non seulement aux élèves, mais encore à eux-mêmes en se préparant d'utiles auxiliaires.

M. Isidore Préfontaine, en réponse à la santé de l'Ecole, a fait l'historique de cette institution, remerciant en passant tous ceux qui ont contribué à son succès.

M. le professeur de Bray a ensuite prononcé un discours intéressant sur le but et les programmes de l'Ecole qu'il dirige.

M. de Bray dit en passant que l'Ecole est très ambitieuse et qu'elle veut former des élèves qui rendront ensuite des services importants à la société. Mais il insiste pour cela sur la bonne formation première des élèves, sur les études classiques ou les humanités qui doivent être très fortes, comme l'ont dit Godfroy, Kurth, le chanoine Van Osnaghem et les professeurs de toutes les facultés et de tous les pays.

M. Edouard Montpetit, très acclamé, a remercié les organisateurs au nom du corps des professeurs, s'excusant de ne pas être présent, et a déclaré que pure qu'il lui est propre.

M. A. FORTIER

Enfin, M. Adélard Fortier, président de la Chambre de Commerce, a ajouté quelques mots pour terminer la soirée pour assurer les di-



A nos Clients du Dehors et de la Campagne

Il appartenait à la maison Goodwins Limited d'être la première à inaugurer le service de colis-postaux, et à vous offrir des marchandises livrées chez vous sans aucun frais de port.

Nous sommes en mesure de vous vendre aujourd'hui un costume à \$15.00, tout comme si vous veniez vous-même à Montréal.

Veillez suivre nos annonces, tous les jours. Elles vous indiqueront des lignes spéciales, entièrement nouvelles, appropriées aux besoins de la saison, et portant la garantie qu'offre toujours le nom de Goodwins Limited.

“Le Costume du 14^{ème} Printemps du 20^{ème} Siècle”,

Est un des plus jolis, des plus élégants et des plus pratiques que nous ayons eus.

Il est fait de serge noire, bleu marine ou bleu copenhagen.

La jupe est dans les genres “tailleur” ou “peg top”. “Tailleur”, c'est-à-dire droite, s'ajustant bien, avec, en avant et en arrière, deux plis garnis de jolis boutons, et ayant une largeur raisonnable dans le bas (grandeurs 36 à 44). “Peg top”, c'est-à-dire légèrement froncée à la taille par des plis linge qui donnent une ampleur suffisante sur les hanches; puis, se rétrécissant ensuite vers le bas, jusqu'à ne mesurer qu'une verge de largeur (pour fillettes de 14, 16 et 18 ans; grandeurs 31 et 36).

Le gilet est demi-long, 27 pouces environ, avec manches “tailleur”, unies ou “éléphant”, absolument nouvelles. Par-dessus le col rabattu ordinaire, il porte un joli col de soie brochée, de couleur assortie, qu'on peut mettre et enlever à volonté. Il est doublé de beau satin. Une étroite bande d'étoffe, piquée dans le dos, simule une ceinture en forme de “V”. Les revers et les poignets sont ornements de boutons et de ganses en soulache.

Le costume complet est fort joli et vaut certainement \$15.00

Goodwins Limited



MACHINES DE \$20.00 A \$250.00

LAISSEZ-NOUS PLACER UN

Graphophone Columbia

DANS VOTRE DEMEURE

Un Columbia rendra vos soirées plus agréables et vous maintiendra de bonne humeur avec ses distractions infinies. Installez-vous à votre aise et écoutez les plus grands artistes du monde, une, deux ou autant de fois qu'il vous plaira,—classique ou comédie.

Les Graphophones Columbia sont reconnus par tout le monde comme le plus grand progrès accompli dans l'art de la reproduction et les registres Columbia sont insurpassables. Leur son clair, distinct est une caractéristique unique.

Venez au magasin entendre votre morceau favori sur un Columbia: vous serez charmé.

Paiements faciles pour convenir aux acheteurs

Mlle PARLOW va venir à Montréal: étendez-le d'abord sur le Columbia. Nous avons tous les registres de Mlle Parlow.

FOISY FRERES

210-216 rue Sainte-Catherine Est

ANGLE SANGUINET

Quartiers généraux du gros et du détail

FOISY FRERES

210-216 rue Sainte-Catherine Est

ANGLE SANGUINET

Quartiers généraux du gros et du détail

recteurs de l'Ecole que l'association à la tête de laquelle il est, ple d'occuper, le plus tôt possible, de former un comité chargé de rechercher les moyens les plus efficaces de coopérer à l'oeuvre qu'ils poursuivent.

Le marquis de Crewe, leader du gouvernement, déclare formellement que le gouvernement actuel n'a jamais mis en cause les fonds électoraux lorsqu'il lui a fallu décerner des faveurs. Aussi est-il d'avis qu'une commission royale n'est pas nécessaire.

Finalement le comte de Selborne propose l'adoption d'une résolution en rapport avec ce qu'il a dit, et la résolution est acceptée.

Les deux journaux qui ont porté les accusations les plus directes sont le “Citizen” et le “Daily Graphic”. Le premier assure que les deux partis politiques possèdent des fonds secrets dont ils se servent pour des fins de corruption. Le second dit que des titres ont été achetés avec de l'argent sonnant.

AVIS.—Demande a été faite à la corporation de la cité de Montréal, pour permission de battre une cloche, sur le lot numéro cadastre 949 subdivisions du quartier Papineau, coin nord-est, rue Logan et Visitation. E. BIGAULT, No. 247 rue Boyer. Montréal, 24 février 1914.

LE TRAFIC DES DECORATIONS

Londres, 24. — Le comte de Selborne, qui était le premier lord de l'Amirauté dans la dernière administration unioniste, a soulève hier à la Chambre des Lords la question de l'achat des honneurs et des titres. On sait que l'on accuse certains ministres d'avoir distribué des faveurs à nombre de gens qui avaient souscrit à la caisse électorale. Le comte de Selborne dit qu'il ne peut pas prouver légalement que des honneurs ont été vendus, mais il se fait le porte-parole de la Chambre des Lords en disant que les ministres n'avaient pas à considérer les fonds de parti lorsqu'ils recommandaient une personne au gouvernement. Au cours de ses remarques, le comte a déclaré que si cela continuait, la croix de Victoria serait bientôt sur le marché.

Lord Charnwood, autrefois député libéral de Woodstock, demande la formation d'une commission royale qui serait chargée de vérifier la justesse des rapports et qui déclarerait.

Tél. St-Louis 2112

DEMERS & GAUTHIER

Polisseurs et Rembourseurs

SPECIALITE: Remplacement de meubles antiques

974 RUE SAINT-DENIS

QUAND VOUS ACHETEZ DES

CLAIQUES

Assurez-vous qu'elles portent bien la Marque

“Jacques Cartier”

Mark of Quality

La Marque “Jacques-Cartier” sur les claiques est la garantie d'une main d'oeuvre d'experts, de la meilleure qualité et du dernier goût.

En vente chez tous les marchands.

GRANDE RÉDUCTION

Dans les livres endommagés par l'eau et la fumée.

LIBRAIRIE NOTRE-DAME

26 rue Notre-Dame Ouest

Avis de la Compagnie des Tramways de Montréal

Avis est par les présentes donné que le 1^{er} de mars 1914, les tramways de la Compagnie des Tramways de Montréal circulant dans la cité de Montréal, n'arrêteront qu'aux endroits où l'enseigne “arrêt des tramways” aura été placée. Ceci est décidé conformément à la résolution du Conseil Municipal en date du 23 juin 1913.

CARTES D'AFFAIRES

ACHILLE DAVID

Entrepreneur électricien, 266 Ste-Catherine Est. Tél. Bell Est 1710. Résidence. Tél. Est 2782.

RODOLPHE BEDARD

Expert-comptable et auditeur. Systématisé consultant. Administrateur de successions. Téléphone Bell, Main 3869, Suite 45-46-47, 55 Saint-François-Xavier, Montréal.

COMMENCEZ VOTRE BOIS ET CHARBON A

LA CIE DES COMBUSTIBLES DOMESTIQUES

Angle Carmel et Saint-Denis. Tél. Saint-Louis 2149. Bon service et courtoisie.

ASSURANCES

ASSELIN, ISIDORE, Rimouski, Qué., agent pour l'Union contre l'incendie (actif \$38,750,479.00). Sinistres payés depuis l'origine: \$80,000,000.

Valentine & Valentine

Comptables et Liquidateurs

225 St-Jacques

MONTREAL

F. Valentine, Paul J. Valentine

M. LAMARCHE ET LE CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE.

Le député de Nicolet, dans un discours très fouillé, fait l'historique du projet du Canal, montre que tous les ingénieurs sont arrivés à des conclusions identiques sur les points essentiels et prouve que le Canal serait l'un des grands facteurs de la prospérité économique du Canada

Monsieur l'Orateur,

Dans quelques jours, une importante députation, représentant au-delà de trois cents corps publics viendra devant le gouvernement pour exprimer les vœux de ce qu'elle croit être la grande majorité des citoyens de ce pays en ce qui concerne l'amélioration de nos voies de transports par eau.

En attendant, on m'a prié d'attirer l'attention de cette Chambre sur la nécessité d'apporter un remède immédiat au problème non résolu des transports par eau, en construisant sur le territoire canadien une voie fluviale profonde depuis les Grands Lacs jusqu'à l'Océan Atlantique.

L'INTERET GENERAL SACRIFIE

Depuis au-delà d'un demi-siècle, cette importante question a été librement discutée dans la presse et, en plusieurs occasions, dans l'enceinte du Parlement, mais, jusqu'à ce jour, l'intérêt général de la nation a été sacrifié aux intérêts locaux et même étrangers et aux ambitions de paroisses.

Et quel a été le résultat? Les provinces de l'Ouest et de l'Est, possédant chacune des denrées et des produits échangeables, sont cependant restées séparées au point de vue commercial. Le surplus de nos produits de l'Ouest et, en général, notre commerce de l'exportation se sont trouvés dans l'impossibilité de suivre la voie que leur avait tracée la nature, et une grande partie de chaque récolte canadienne se distribue, pour la consommation, dans les ports des Etats-Unis, au détriment de notre commerce interprovincial et de notre unité nationale.

Dans le but de reprendre notre commerce qui nous passe aux Américains et d'établir un grand trafic national par voie d'eau, différentes routes ont été suggérées, mais les meilleurs ingénieurs et les autorités les plus compétentes en matière de transports ont recommandé la Rivière des Français, depuis le lac Huron jusqu'au lac Nipissing, et de là, les rivières Mattawa et Ottawa, jusqu'au fleuve Saint-Laurent.

LE CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE

Cette route est communément appelée «le Canal de la Baie Georgienne», un nom qui, dans mon opinion, a été mal choisi pour décrire cette immense série de lacs et de rivières, navigables, ne requérant que vingt-huit milles de canalisation pour éviter ses obstacles naturels.

Les partis politiques ont joué un rôle tellement important dans la vie économique de ce pays qu'il ne sera peut-être pas déplacé de dire quelques mots en commençant sur la côté politique de cette question.

Les hommes d'Etat les plus éminents des deux partis politiques ont considéré cette grande entreprise nationale d'une telle importance pour le progrès du pays et la prospérité de ses habitants qu'ils l'ont tous appuyée, et c'est pour cette raison, Monsieur l'Orateur, qu'il me semble que ma proposition devrait trouver l'appui de ceux qui sont sur les bancs du Trésor, ainsi que des membres de l'opposition.

LE TEMOIGNAGE DE SIR JOHN

Il n'y a pas un seul homme dans cette Chambre qui n'accepte pas qu'un nombre des hommes politiques qui ont associé leur nom et leur souvenir avec le progrès matériel de ce pays, très peu ont montré dans leur politique plus de prévoyance et de nationalisme que le regrette sir John A. Macdonald.

Parlant sur le sujet des transports, il déclara son opinion par la parole suivante:

«Le canal de l'Ottawa et le chemin de fer du Pacifique doivent être construits et aucune voix ne saurait s'élever contre ces grandes entreprises nationales qui reliaient les Etats et les colonies de l'Ouest à l'Océan.»

Cet homme d'Etat, soucieux du progrès de son pays, a toujours considéré la construction du chemin de fer du Pacifique Canadien et celle du Canal de la Baie Georgienne comme les deux grandes entreprises jumelles de la nation.

L'une de ces entreprises a été achevée pendant la vie de Sir John A. Macdonald, et maintenant, je crois qu'il appartient à ce gouvernement, son descendant en ligne directe et le gardien de sa succession, de remplir la partie non exécutée de son testament politique.

LE TEMOIGNAGE DE MACKENZIE

L'hon. Alexander MacKenzie, alors qu'il était député pour le comté de East-York, en 1876, a fait la déclaration suivante:

«De la première année que j'apparus en parlement, je devins membre d'un comité choisi pour s'enquérir sur la question de la navigation par canaux dans la région de l'Ottawa supérieur, et depuis ce temps, je suis resté parfaitement convaincu que cette voie présente entre toutes les routes les plus grands avantages sur le continent pour le transport des produits du Nord-Ouest vers l'Océan Atlantique, ou plutôt je devrais dire jusqu'à la tête de la navigation océanique.»

M. BORDEN.

Le très honorable Premier Ministre, alors qu'il était chef de l'opposition, s'est aussi enregistré en faveur du principe du «Canal de la Baie Georgienne», alors qu'il a défini et réaffirmé comme suit, la politique qu'il partait conserver en matière de transports:

«Notre but est de réformer le commerce canadien dans des voies canadiennes et de continuer, autant qu'il est possible, la politique qui consiste à faire mouvoir ce commerce de l'Est à l'Ouest.»

M. LAURIER.

Le chef de l'opposition actuelle, a lui aussi en différentes occasions, donné son appui à ce projet, et je ne saurais pas que l'on puisse se servir de paroles plus claires que celles qu'il a prononcées en réponse à une députation du Conseil de ville de Montréal, il y a quelques années.

«Je ne puis pas concevoir qu'il y ait deux opinions en ce qui regarde la question de la construction. La route est naturellement le grand débouché de l'Ouest. Je ne vois pas non plus que le canal puisse avoir un rival.»

Il demande la construction immédiate, dans l'intérêt de notre commerce et de l'unité canadienne. — Il établit que le gouvernement possède déjà tous les renseignements nécessaires

TEXTE DU DISCOURS — UNE PAGE A LIRE ET A CONSERVER

Plusieurs autres politiciens de renom, libéraux et conservateurs, ont exprimé des opinions semblables, mais j'en ai cité un nombre suffisant pour conclure que la décision que j'espère voir le gouvernement prendre en cette circonstance ne devrait pas être arrêtée ou retardée par suite de simples considérations de partis.

PAS D'ARTERMOIEMENT.

L'opinion publique saine et dépourvue de préjugés ne se contentera pas d'une politique d'artemiolement, mais elle demande une action immédiate, et ce, dans l'intérêt du commerce en général et dans l'intérêt de notre indépendance commerciale.

La route de l'Ottawa et de la Rivière des Français fut découverte il y a 259 ans par Samuel de Champlain, le fondateur de la cité de Québec, la plus vieille ville de la Péninsule.

Dans la province que j'habite, tous les enfants d'écoles apprennent par cœur les difficultés et les aventures de ce long voyage, et ils peuvent indiquer sur la carte géographique la route suivie par les premiers pionniers de ce pays.

Ceci a probablement échappé à l'attention de ce monsieur qui, il y a quelques semaines, nous a présentés devant une assemblée hostile au projet du canal de la Baie Georgienne, dans la ville de Windsor, province d'Ontario, se permettant de faire l'affirmation gratuite que les gens de la province de Québec ne savaient même pas où se trouvaient la route de l'Ottawa et de la Rivière des Français.

LES SOUVENIRS.

Ce n'est pas mon intention, monsieur l'Orateur, de vous entretenir plus longtemps de l'histoire de notre future voie d'eau nationale, mais je me permettrai de dire, en passant, que tout le long de cette route se trouvent mêlés avec des signes non équivoques du progrès de la nation, les vestiges les plus pittoresques de la civilisation primitive.

Chaque chute, chaque rocher, chaque obstacle ou caprice de la nature a son histoire ou sa romance: Le Sault-au-Rapide, La Culbute, La Chaudière, Les Anglais, Le Grand Calumet, Carillon, Le Chapeau, Les Deux Joachims, Le Rocher Capitaine, Le Trou, La Vellée, Plein Champ, Le Portage des Paresseux, Les Epaves, sont autant de sentinelles immobiles d'un âge passé qui dans une région habitée par des Indiens, restent encore dans leur vieille parure française pour perpétuer la mémoire de ceux qui ont arraché aux tribus sauvages ce vaste héritage commun et pour illustrer, en même temps, l'endurance ethnique et la loyauté solide de leurs descendants.

Après bien des années d'un prospère commerce de fourrures, effectué au moyen de canots et autres légères embarcations, la route de l'Ottawa devait nécessairement devenir abandonnée au point de vue du commerce quand de plus gros navires firent leur apparition et transportèrent le commerce ailleurs.

L'HISTORIQUE DU PROJET.

Entre temps cependant, la science de l'Hydraulique avait fait de merveilleux progrès et au milieu du siècle dernier, la génie de l'homme conçut l'idée de vaincre les obstacles naturels de la route de l'Ottawa, au moyen d'écluses et de barrages, au moyen d'écluses et de barrages, le portage des navires contenant toute leur cargaison et de les transporter au-delà de la hauteur des terres depuis le lac Huron jusqu'au fleuve Saint-Laurent.

Après la Rivière des Français, de la Baie Georgienne, projet du canal de la Baie Georgienne.

Au cours de l'été de 1856, M. Walter Shanly, un ingénieur de renom de l'époque, fut prié par les Commissaires des Travaux Publics de faire un relevé exact de la rivière d'Ottawa, et de lui proposer une route de navigation jusqu'au lac Huron, et de faire un rapport sur la possibilité de construire une ligne de navigation non-interrompue entre ces deux endroits.

M. Shanly se mit immédiatement au travail, l'exécution commença au commencement de janvier 1858, un ordre en conseil fut passé ordonnant de discontinuer les travaux. Le rapport fut soumis à l'Assemblée Législative au mois de juillet 1858.

LE RAPPORT SHANLY

Ce premier rapport ne peut en aucune façon être considéré comme une étude complète et fondée de la question, mais il est plus que suffisant pour établir la possibilité de l'entreprise et les nombreux avantages qui découleraient de l'ouverture de cette voie fluviale. Le travail de Shanly comprend une étude de toute la route depuis le lac Huron jusqu'à Montréal, c'est-à-dire une distance de 430 milles. Cependant, une partie seulement de cette route fut exactement sondée et arpentée et cette partie comprend toute la rivière Mattawa, et cette branche de l'Ottawa qui s'étend depuis le Portage du Fort jusqu'au pays de Deep River formant en tout une distance globale de 105 milles. Quant au reste de la route, l'on se contenta d'en faire une exploration et un examen minutieux.

Ce rapport démontre de plus, au moyen d'une étude comparative des distances et des tarifs de transports, la supériorité de la route de l'Ottawa sur toutes les autres au point de vue commercial.

Dix ans avant la Confédération, Shanly avait donc attiré l'attention des hommes publics de ce jour sur cette grande question et aujourd'hui, plus d'un demi-siècle plus tard, quand j'attire à mon tour l'attention des hommes publics de ce jour sur cette même question, je ne puis me servir de paroles plus appropriées que celles que j'ai trouvées dans les conclusions du rapport de Shanly:

«A ceux qui se sont consacrés à l'é-

tude des lois qui gouvernent le mouvement de notre trafic de l'Ouest, je laisse le soin de calculer jusqu'où le Canada pourrait s'élever en importance commerciale s'il ouvrait à travers le cœur de son territoire un réseau de navigation non interrompue qui raccourcirait au moins de 150 milles les moyens de communication que nous avons ou qui pourraient exister à l'avenir entre la mer (soit sur le golfe Saint-Laurent ou à l'estuaire de la rivière Hudson) et la plus grande étendue de terre à blé du monde entier.»

LE RAPPORT CLARKE

Quelques mois après la publication du rapport de Shanly, un autre ingénieur, M. T. C. Clarke, fut prié de faire un second relevé.

Ce rapport soumis à l'Assemblée législative dans le mois de mai 1860 est rempli de précieux renseignements et constitue, avec le rapport précédent de M. Shanly, une étude intéressante et complète du sujet en ce qui regarde la construction.

M. Clarke s'accorde avec M. Shanly dans les conclusions générales, lesquelles sont des plus favorables à l'entreprise, mais il diffère avec ce dernier en ce qui regarde le coût, la méthode de construction et l'approvisionnement de la route.

M. Shanly calcula 58 milles de canaux, tandis que M. Clarke réduisit cette distance à 29 milles.

Cette différence s'explique par le fait que M. Clarke suit davantage le cours naturel de la rivière et élève de temps à autre le niveau de l'eau au moyen de barrages pour faire disparaître les obstacles de la route.

Shanly, quant à lui, recommande, tandis que dans la plupart des cas, Shanly a recouru au creusement d'un canal. C'est pourquoi il y a plus de barrages dans le projet de Clarke et plus de canaux dans celui de Shanly.

Les calculs de Shanly sont basés sur des écluses mesurant 250 pieds de long, 50 pieds de large et 10 pieds de profondeur, tandis que Clarke propose des écluses mesurant 250 pieds de long par 45 pieds de large et 12 pieds de profondeur.

Le coût de toute l'entreprise est évalué par Shanly à \$24,000,000, comprenant l'agrandissement du Canal Lachine.

Selon Clarke, le canal coûterait \$12,058,680, mais il faut remarquer que Clarke n'inclut pas dans le prix global, l'agrandissement du canal Lachine qui est un des items les plus importants, et qu'il ne fait aucune prévision pour les dommages probables à la propriété, causés par l'inondation des terres dans certaines parties du parcours où le niveau des eaux devra nécessairement être élevé.

Le point de partage au niveau supérieur est une autre question qui est traitée d'une façon différente dans les rapports de Shanly et de Clarke.

Tous les deux adoptent le lac Nipissing comme réservoir d'approvisionnement. Shanly situe au moyen de barrages la surface de ce lac à une hauteur de 23 pieds, de façon à le faire coïncider avec le niveau du lac à La Truite.

Par ce moyen, le pouvoir d'approvisionnement du lac Nipissing est augmenté jusqu'à concurrence de 300 milles carrés en superficie, mais comme conséquence, une immense étendue de terres au nord et au nord-ouest du lac se trouve complètement inondée.

Aujourd'hui, ceci est devenu une absolue impossibilité, car la ville de North Bay et une partie du réseau du Pacifique Canadien se trouvent juste au-dessus de l'endroit où se produirait la plus grande inondation.

Quant à M. Clarke, sa proposition est d'élever le niveau du lac Nipissing d'une hauteur de neuf pieds et demi au-dessus du niveau de l'eau haute, de baisser le niveau du lac à La Truite de huit pieds et celui du lac à La Truite de sept pieds, et d'élever le niveau du lac Talon de vingt-et-un pieds.

De cette façon, ces quatre lacs se trouvent réduits au même niveau et forment un réservoir de 57 milles de long et mesurant 330 milles carrés de superficie.

Cette différence de niveau supérieur explique les différences dans l'évaluation des deux projets.

Depuis le lac Huron jusqu'au point de partage, M. Shanly mesure 83 pieds d'écluse tandis que M. Clarke n'en mesure que 77.

Depuis le point de partage jusqu'à Montréal, M. Shanly mesure 615 pieds d'écluse, alors que M. Clarke n'en mesure que 586.

Les principes généraux préconisés par ces deux rapports n'ont jamais été contredits par aucun relevé subséquent ou aucune exploration ultérieure, non plus que par le dernier rapport préparé par les ingénieurs du gouvernement.

LA COMMISSION D'ENQUETE DE 1870.

Peu de temps après la Confédération, le 16 novembre 1870, une Commission Royale fut nommée par le Gouvernement du Canada avec les pouvoirs suivants:

pour le transport des produits de l'Ouest, et spécialement pour se renseigner sur les travaux publics et les améliorations ci-après énumérées, savoir:

Le canal Welland et son agrandissement;

Le creusement des rapides de la rivière Saint-Laurent;

Le creusement de cette rivière dans ses parties les moins profondes entre les villes de Montréal et Québec.

Le canal Rideau et ses améliorations et le développement du commerce dans ce réseau.

La construction d'un canal au Sault Saint-Marie entre les lacs Supérieur et Huron;

La construction d'un canal entre le fleuve Saint-Laurent à Caughnawaga et le lac Champlain;

Les améliorations à apporter aux systèmes de canaux sur la ligne de la rivière Richelieu et du lac Champlain;

Le perfectionnement du système de navigation entre Montréal et le lac Huron par l'Ottawa et la rivière des Français;

La construction du canal de la Baie Georgienne pour relier la Baie Georgienne avec le lac Ontario;

La construction d'un canal dans le canton de Murray à travers la langue de terre qui relie le lac Ontario et le lac de Quinté;

La construction d'un canal à travers l'isthme qui sépare la baie de Fundy du golfe Saint-Laurent à la Baie Verte.

Comme vous l'avez sans doute remarqué, à cette époque, l'expression: «Le Canal de la Baie Georgienne» était utilisée pour indiquer un projet de canalisation entre le lac Huron et le lac Ontario, avec une issue aux environs de la route de l'Ottawa et de la Rivière des Français que nous proposons aujourd'hui était à cette époque connu sous le nom de «Canal Ottawa» ou de «Route de Montréal au lac Huron».

La Commission Royale qui était présidée par Hugh Allan, le 24 février 1871 un rapport très étendu d'environ 200 pages.

LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION.

J'ai lu quelque part dans un pamphlet que cette Commission s'était prononcée contre la possibilité de construire la route de l'Ottawa et de la Rivière des Français et contre son utilité commerciale.

Je me hâte de dire que ceci est un avis délibérément faux ou une déclaration à tort et à travers faite par quelqu'un qui n'a jamais lu le rapport fait par cette Commission Royale.

Les Commissaires Royaux divisent en quatre classes les différents travaux publics et les différentes améliorations sur lesquels leur attention a été spécialement attirée et ils recommandent la dépense d'une somme totale de \$19,170,000 pour les travaux de première classe, et qui sont les suivants:

Le Canal du Sault Saint-Marie; l'agrandissement du Canal Welland;

Les améliorations sur la rivière Ottawa entre la ville d'Ottawa et Lachine;

l'agrandissement du Canal Champlain;

Le creusement du Saint-Laurent entre Montréal et Québec;

La construction du Canal de la Baie Verte;

L'agrandissement des canaux du Sault Saint-Marie;

Une dépense de \$1,800,000 fut recommandée, comme on le voit, pour les améliorations nécessaires au bas de la Rivière Ottawa, et bien qu'une somme dépense ne soit recommandée pour l'Ottawa supérieure et la Rivière des Français, ces deux systèmes de navigation furent déclarés suffisants pour maintenir le niveau requis dans le canal à toute époque de l'année. Cependant, les ingénieurs recommandent d'immaginer le surplus de l'eau qui coule vers l'Ottawa pendant la saison du printemps, et de s'en servir dans le cas d'urgence. Sur ce point il est très intéressant de consulter le rapport fait par M. Coutlée, un ingénieur du gouvernement sur le sujet de l'immagasinage des eaux de la rivière Ottawa, lequel rapport devrait être considéré comme un supplément nécessaire au rapport sur le canal de la Baie Georgienne. Ce système d'immagasinage des eaux est utilisé avec beaucoup de succès dans plusieurs pays de l'Europe et aussi aux Etats-Unis.

Les ingénieurs offrent aussi comme alternative de prendre le lac Nipissing comme réservoir d'approvisionnement, à condition de dépenser 10 millions de plus, et de creuser 12 milles de canaux additionnels.

De Montréal aux niveaux supérieurs il y a une distance de 659 milles, ce qui requiert 23 écluses, et des niveaux supérieurs à la Baie Georgienne il y a une descente de 88 pieds requérant quatre écluses, ce qui fait un total de 27 écluses et de 18 barrages.

La distance totale de 440 milles peut se répartir comme suit: 28 milles de canaux, 66 milles de rivières améliorées par le creusement, et 346 milles de navigation sur lacs et rivières.

\$150,000,000 POUR L'ENTREPRISE

Le coût de l'entreprise totale est calculé par les ingénieurs à 100 millions; cependant vu les changements qui sont survenus depuis 1901 en matière de construction, je crois qu'une évaluation raisonnable pour couvrir absolument tout, comprenant toutes les éventualités possibles,

ce dernier, M. Bender, après un soigneux examen et une étude des accidents locaux, fit rapport que l'embouchure de la Rivière des Français était d'un accès facile, étant protégée contre les vents et les tempêtes, et offrant, en plus, des avantages marqués pour un terminus.

RAPPORT SMITH

Un autre ingénieur, M. Marcus Smith, fit un rapport en 1895. Dans son étude de la question d'approvisionnement de l'eau, il recommanda d'élever le lac Nipissing de 5 pieds, et d'abaisser le lac à La Truite et le lac à la Tortue de 18 et de 17 pieds respectivement, et d'élever le lac Talon de 16 pieds, afin d'obtenir un niveau commun pour le réservoir supérieur.

En 1898, M. T. C. Clarke qui avait fait un relevé en 1860 fit un rapport supplémentaire, prenant en considération les changements nouveaux survenus sur la route.

Son rapport diffère de son premier en ce qu'il recommande des écluses de 300 pieds de long par 45 pieds de large, et de 14 pieds de profondeur, et un niveau supérieur différent qui laisse la surface du lac Nipissing à son niveau normal, et il abaisse le niveau des trois lacs situés au-dessus du lac Nipissing au niveau de ce dernier.

LE RAPPORT McLEOD

En 1899, M. Henry F. McLeod, ingénieur, fit le relevé complet de toute la région des niveaux supérieurs, c'est-à-dire à partir du lac Nipissing jusqu'au lac Talon, et il recommanda comme réservoir d'approvisionnement que le lac Nipissing soit maintenu à son niveau moyen durant la saison d'été, c'est-à-dire 3 pieds au-dessus du niveau de ce dernier.

Le dernier et le plus important ainsi que le plus complet et le plus exact de tous les relevés est celui qui a été fait par les ingénieurs du gouvernement, MM. Lafleur, Saint-Laurent, Coutlée et Chapleau.

Leur rapport soumis au mois de janvier 1909 est tellement complet sous tous rapports qu'aucun autre travail préliminaire n'est nécessaire et l'entreprise peut être commencée immédiatement, si tel est le désir du gouvernement.

Pour arriver à amasser une somme de renseignements aussi précieux et aussi exacts que ceux contenus dans ce rapport, on a dû employer 80 hommes, quelques-uns passant les grands froids de l'hiver au milieu de la solitude, loin de leurs foyers, remplissant leur devoir de bons serviteurs publics, mal payés et travaillant à faire de leur pays un pays plus prospère.

Ce travail couvre une période d'environ cinq ans et a coûté au pays près de trois millions de millions d'argent, bien dépensé. Selon ce rapport, la distance de Montréal au village de la Rivière des Français sur la Baie Georgienne par la route choisie est de 440 milles.

Les plans et devis sont faits pour un canal de 22 pieds de profondeur tout le long de la route, de façon à permettre le passage des plus gros navires marchands des lacs, lesquels mesurent 800 pieds de longueur par 60 pieds de largeur, avec 20 pieds de tirant d'eau.

L'approvisionnement d'eau est pris des niveaux supérieurs naturels, c'est-à-dire des lacs qui se trouvent au-dessus du lac Nipissing et que l'on appelle: le lac à La Truite, le lac à la Tortue et le lac Talon. Ces lacs, ainsi que le cours naturel de l'Ottawa et de la Rivière des Français à l'eau basse, sont déclarés amplement suffisants pour maintenir le niveau requis dans le canal à toute époque de l'année. Cependant, les ingénieurs recommandent d'immaginer le surplus de l'eau qui coule vers l'Ottawa pendant la saison du printemps, et de s'en servir dans le cas d'urgence. Sur ce point il est très intéressant de consulter le rapport fait par M. Coutlée, un ingénieur du gouvernement sur le sujet de l'immagasinage des eaux de la rivière Ottawa, lequel rapport devrait être considéré comme un supplément nécessaire au rapport sur le canal de la Baie Georgienne. Ce système d'immagasinage des eaux est utilisé avec beaucoup de succès dans plusieurs pays de l'Europe et aussi aux Etats-Unis.

Les ingénieurs offrent aussi comme alternative de prendre le lac Nipissing comme réservoir d'approvisionnement, à condition de dépenser 10 millions de plus, et de creuser 12 milles de canaux additionnels.

De Montréal aux niveaux supérieurs il y a une distance de 659 milles, ce qui requiert 23 écluses, et des niveaux supérieurs à la Baie Georgienne il y a une descente de 88 pieds requérant quatre écluses, ce qui fait un total de 27 écluses et de 18 barrages.

La distance totale de 440 milles peut se répartir comme suit: 28 milles de canaux, 66 milles de rivières améliorées par le creusement, et 346 milles de navigation sur lacs et rivières.

Le coût de l'entreprise totale est calculé par les ingénieurs à 100 millions; cependant vu les changements qui sont survenus depuis 1901 en matière de construction, je crois qu'une évaluation raisonnable pour couvrir absolument tout, comprenant toutes les éventualités possibles,

ce dernier, M. Bender, après un soigneux examen et une étude des accidents locaux, fit rapport que l'embouchure de la Rivière des Français était d'un accès facile, étant protégée contre les vents et les tempêtes, et offrant, en plus, des avantages marqués pour un terminus.

En 1898, M. T. C. Clarke qui avait fait un relevé en 1860 fit un rapport supplémentaire, prenant en considération les changements nouveaux survenus sur la route.

Son rapport diffère de son premier en ce qu'il recommande des écluses de 300 pieds de long par 45 pieds de large, et de 14 pieds de profondeur, et un niveau supérieur différent qui laisse la surface du lac Nipissing à son niveau normal, et il abaisse le niveau des trois lacs situés au-dessus du lac Nipissing au niveau de ce dernier.

Le dernier et le plus important ainsi que le plus complet et le plus exact de tous les relevés est celui qui a été fait par les ingénieurs du gouvernement, MM. Lafleur, Saint-Laurent, Coutlée et Chapleau.

Leur rapport soumis au mois de janvier 1909 est tellement complet sous tous rapports qu'aucun autre travail préliminaire n'est nécessaire et l'entreprise peut être commencée immédiatement, si tel est le désir du gouvernement.

Pour arriver à amasser une somme de renseignements aussi précieux et aussi exacts que ceux contenus dans ce rapport, on a dû employer 80 hommes, quelques-uns passant les grands froids de l'hiver au milieu de la solitude, loin de leurs foyers, remplissant leur devoir de bons serviteurs publics, mal payés et travaillant à faire de leur pays un pays plus prospère.

Ce travail couvre une période d'environ cinq ans et a coûté au pays près de trois millions de millions d'argent, bien dépensé. Selon ce rapport, la distance de Montréal au village de la Rivière des Français sur la Baie Georgienne par la route choisie est de 440 milles.

Les plans et devis sont faits pour un canal de 22 pieds de profondeur tout le long de la route, de façon à permettre le passage des plus gros navires marchands des lacs, lesquels mesurent 800 pieds de longueur par 60 pieds de largeur, avec 20 pieds de tirant d'eau.

L'approvisionnement d'eau est pris des niveaux supérieurs naturels, c'est-à-dire des lacs qui se trouvent au-dessus du lac Nipissing et que l'on appelle: le lac à La Truite, le lac à la Tortue et le lac Talon. Ces lacs, ainsi que le cours naturel de l'Ottawa et de la Rivière des Français à l'eau basse, sont déclarés amplement suffisants pour maintenir le niveau requis dans le canal à toute époque de l'année. Cependant, les ingénieurs recommandent d'immaginer le surplus de l'eau qui coule vers l'Ottawa pendant la saison du printemps, et de s'en servir dans le cas d'urgence. Sur ce point il est très intéressant de consulter le rapport fait par M. Coutlée, un ingénieur du gouvernement sur le sujet de l'immagasinage des eaux de la rivière Ottawa, lequel rapport devrait être considéré comme un supplément nécessaire au rapport sur le canal de la Baie Georgienne. Ce système d'immagasinage des eaux est utilisé avec beaucoup de succès dans plusieurs pays de l'Europe et aussi aux Etats-Unis.

Les ingénieurs offrent aussi comme alternative de prendre le lac Nipissing comme réservoir d'approvisionnement, à condition de dépenser 10 millions de plus, et de creuser 12 milles de canaux additionnels.

De Montréal aux niveaux supérieurs il y a une distance de 659 milles, ce qui requiert 23 écluses, et des niveaux supérieurs à la Baie Georgienne il y a une descente de 88 pieds requérant quatre écluses, ce qui fait un total de 27 écluses et de 18 barrages.

La distance totale de 440 milles peut se répartir comme suit: 28 milles de canaux, 66 milles de rivières améliorées par le creusement, et 346 milles de navigation sur lacs et rivières.

Le coût de l'entreprise totale est calculé par les ingénieurs à 100 millions; cependant vu les changements qui sont survenus depuis 1901 en matière de construction, je crois qu'une évaluation raisonnable pour couvrir absolument tout, comprenant toutes les éventualités possibles,

J'ai pris un peu le temps de cette Chambre pour analyser et comparer le contenu de tous les rapports faits par les ingénieurs depuis l'année 1858, non pas dans le but de fournir ici de nouveaux renseignements sur cette question au point de vue de la construction, mais principalement pour démontrer que depuis le commencement, tous les experts qui ont fait des explorations ou des relevés sur la route de l'Ottawa et de la Rivière des Français ont tout été unanimes à se déclarer convaincus de la possibilité et des avantages de cette grande entreprise, et aussi pour faire disparaître une fois pour toutes l'impression fautive créée par les adversaires de ce projet que ces différents rapports étaient contradictoires.

LES EXPERTS SONT

M. LAMARCHE ET LE CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE

(Suite de la 4e page)

Prenez, par exemple, la moisson de 1912. L'expédition totale du grain de Fort William et de Port Arthur se monte à 143,557,523 minots dont 28,652,486 minots ont été expédiés par chemin de fer et 114,905,037 minots ont été expédiés par les Grands Lacs. De cette dernière partie expédiée par les lacs, 55,956,918 minots ont été expédiés au cours des mois de septembre, octobre, novembre et décembre, et ceci ne représente qu'une proportion de 52 p.c. sur l'expédition totale par eau, pour la moisson de 1912. Quant au reste, à savoir 48 p.c., l'expédition s'est faite pendant les autres mois de l'année.

LA ROUTE "LA PLUS COURTE, LA PLUS ECONOMIQUE, LA PLUS SURE"

La route du canal de la Baie Georgienne est, de plus, la plus courte, la plus économique et la plus sûre. L'avantage, pour la distance, par le canal de la Baie Georgienne, comparé aux autres routes, est très facile à démontrer.

Par le canal de la Baie Georgienne, la distance de Fort William à Montréal est de 294 milles, par le canal Welland, elle est de 424 milles, et la distance de Fort William à New-York, par le Canal Erie est de 1358 milles.

Par conséquent, la route de la Baie Georgienne est de 282 milles plus courte que celle du Welland et du Saint-Laurent, et de 424 milles plus courte que la route par Buffalo et New-York.

Maintenant, la distance entre Fort William et Liverpool, en passant par le Canal de la Baie Georgienne, est de 4,123 milles, et en passant par la route de New-York, elle est de 4,929 milles, ce qui fait une différence de 806 milles, en faveur de la route de la Baie Georgienne.

Cette route sera aussi la plus économique, parce que c'est la seule qui pourra permettre aux gros navires de transport de naviguer jusqu'à la tête du trafic océanique, sans aucun transbordement. Si, dans l'avenir, une autre route de même profondeur était construite ailleurs, cette dernière aura toujours le désavantage d'être la plus longue. Actuellement, il n'y a qu'une très petite proportion du trafic de l'Ouest qui se fait complètement par eau. Le grain aux Etats-Unis, comme au Canada, est surtout transporté par les grands vaisseaux des lacs et, ensuite, par chemins de fer et ceci est dû au fait que les canaux américains et canadiens n'ont pas une profondeur suffisante.

Les barges ou petits bateaux de transport n'ont pas réussi jusqu'à présent à rivaliser avec les chemins de fer, mais les chemins de fer, d'un autre côté, ne peuvent jamais arriver à rivaliser avec les grands vaisseaux des lacs.

La construction d'une voie de transport par eau de vingt-deux pieds de profondeur permettrait à ces gros navires d'atteindre le port de Montréal, va produire une révolution complète dans les taux de transport pour le trafic de l'Ouest.

L'INTERET DES CHEMINS DE FER

Mais, vous allez probablement objecter que ceci sera préjudiciable aux lignes actuelles de chemins de fer. L'on a prétendu, cela longtemps, mais je crois que maintenant il est acquis qu'une voie de transport par eau est la plus grande source de revenus qu'un chemin de fer puisse avoir le long de sa ligne. Ce côté de la question a été discuté en 1910 par l'honorable Député de North Renfrew qui était, par ailleurs, son argument, les paroles de M. de Freydis, un des membres du cabinet français de cette époque, lequel expliquait comme suit cette très intéressante théorie:

"Il est concédé que les Canaux et les Chemins de fer sont destinés non à se suppléer mais à se compléter les uns par les autres. Entre les deux il y a un partage naturel du trafic. Autour des canaux gravitent les produits pesants et de peu de valeur, lesquels ne peuvent être transportés que là où les taux de fret sont bas. En fournissant aux manufactures un transport économique pour le charbon et les matières premières, ils font naître des objets volumineux dont le transport ultérieur apporte des profits aux chemins de fer".

Si vous consultez le rapport admirable soumis en 1909 par la Commission Royale des Canaux et de la Navigation Intérieure du Royaume-Uni, vous y trouverez une étude très intéressante sur les résultats obtenus par suite de la construction de canaux et autres cours d'eau dans les différents pays du monde.

Ce travail établit hors de tout doute que dans chaque cas le nouveau trafic créé par l'ouverture d'un canal est toujours accompagné en même temps par une augmentation correspondante et parallèle dans le trafic des chemins de fer. De merveilleux résultats ont été ainsi obtenus en France, en Belgique et surtout dans l'Empire Allemand.

LA BAISSSE DES TARIFS

Les experts ont calculé que lorsque le canal de la Baie Georgienne sera construit le grain pourra être transporté de Fort William à Montréal au taux d'un sou et demi par minot. Actuellement, selon un tableau que j'ai consulté, les taux de transport sont en moyenne comme suit:

De Fort William aux ports américains, par l'Atlantique, par vaisseaux des lacs et chemins de fer ou par vaisseaux des lacs et le Canal Erie 4.95 sou par minot.

De Fort William à Montréal, par les vaisseaux des lacs et chemins de fer 4.6 sou par minot, par le Saint-Laurent, complètement par eau 5 sou par minot et par le chemin de fer du Pacifique Canadien directement 7.56 sou par minot.

LA SURETE DE LA ROUTE

Pour ce qui est de la sûreté de la route au point de vue des courbes, et, en général, de la configuration du canal de la Baie Georgienne, j'ai déjà cité l'opinion du capitaine Norcross.

Quant à la nature de la navigation dans un cours d'eau intérieur, comparée à la navigation au large des Grands Lacs, au point de vue des taux d'assurance, la navigation intérieure offre moins de dangers que celle au large.

Les gros vaisseaux de transport des lacs doivent nécessairement passer à travers plusieurs écluses et naviguer dans des canaux de toutes descriptions, et cependant, les statistiques des accidents maritimes, compilées par le Département de la Marine et des Pêcheries, démontrent que les plus grands dommages causés à la propriété ou aux équipages ont été subis au large des grands lacs et ont eu pour cause des tempêtes. La route de l'O-

LE COMMERCE INTERPROVINCIAL

Un des grands avantages devant résulter de cette entreprise consiste dans la création et le développement d'un commerce interprovincial.

De jour en jour, nous perdons de notre indépendance commerciale, et nous négligeons notre devoir qui est d'unir encore plus solidement ensemble les différentes parties de ce Dominion par des relations plus intimes au point de vue commercial.

Je ne suis pas d'opinion que nous devrions considérer la frontière américaine comme une muraille de Chine et que nous n'ayons jamais déclaré que de faire le commerce avec nos voisins c'était de mettre en danger notre existence politique; mais à la vérité, la Canadian, je suis opposé de toutes mes forces à ce qu'on américanise le trafic de la navigation intérieure.

Aujourd'hui, sans le canal de la Baie Georgienne, les Américains contrôlent absolument les taux de transport du grain sur les Grands Lacs parce que les cargaisons de retour consistent dans une proportion de 80% en charbon des ports du Lac Erie.

LA QUESTION DU CHARBON

Sans cette importante cargaison de retour, qui ne peut jamais être remplacée par le fret d'occasion, notre flotte canadienne des Grands Lacs se trouverait absolument incapable de transporter le grain pour le même prix que les vaisseaux américains.

Par conséquent, le trafic de notre grain sur les Grands Lacs est absolument entre les mains et sous le contrôle du peuple américain.

Mais il y a plus, la province d'Ontario dépend absolument des Etats-Unis pour son charbon. On estime que la provision de charbon dans l'Ontario à n'importe quelle période de l'année ne pourrait durer plus que trois semaines, sans un nouvel approvisionnement des Etats-Unis. Au cas d'une guerre avec nos voisins, pendant les mois d'hiver, une victoire décisive pourrait être remportée sans le secours des soldats en nous laissant geler.

Et ceci se passe près d'un demi-siècle après la Confédération, où l'on promettait à la Nouvelle-Ecosse, l'une des provinces de ce Dominion, une ouverture vers les marchés de l'Ouest pour son commerce de charbon.

On a souvent prétendu que le charbon du Cap Breton ne peut pas faire la concurrence au charbon américain plus haut que Montréal.

Dans les circonstances présentes, c'est absolument vrai, mais avec le canal de la Baie Georgienne, le charbon de la Nouvelle-Ecosse pourra être livré à Fort William pour le même prix qu'il l'est actuellement à Montréal, et je vais essayer de vous le démontrer.

Le charbon américain dans les ports du Lac Erie coûte meilleur marché par tonne que le charbon de la Nouvelle-Ecosse dans le Port de Sydney, et ceci pour plusieurs raisons:

Le charbon américain est extrait du flanc de collines ou de montagnes, tandis que le charbon canadien à Sydney provient d'un dessous du niveau de la mer, ce qui est beaucoup plus coûteux.

Aux Etats-Unis, ceux qui travaillent dans les mines de charbon sont, en grande partie, des étrangers, tandis que dans la Nouvelle-Ecosse, ce sont des Canadiens qui y travaillent, ce qui oblige d'employer de la main-d'œuvre du pays.

Dans la Nouvelle-Ecosse, chaque tonne de charbon verse douze cents et demi au Trésor Provincial pour l'éducation, tandis qu'il n'existe pas de taxe semblable sur le charbon américain.

Comme vous le voyez, le charbon canadien débute avec des avantages, mais les choses s'inversent par l'imposition de 53 sous de droit de douane par tonne, en vertu de notre tarif, sur le charbon américain.

Il reste, par conséquent, la question de transport.

Des ports du Lac Erie, le charbon peut être expédié à Montréal ou à Fort William et y être vendu pour un peu plus, le même prix, le coût du transport n'étant pas d'une grande différence.

Le chagion expédié de Sydney, Cap Breton par eau peut faire la concurrence au charbon américain aussi loin qu'à Montréal, mais non plus haut, à cause du prix exorbitant de transport, mais, avec le Canal de la Baie Georgienne, ce serait différent.

A l'heure qu'il est, on prend environ soixante heures pour transporter de Sydney à Montréal une cargaison d'environ sept mille tonnes de charbon, et ce, au prix de soixante sous par tonne, ce qui fait un total de \$4,200.00. Cette somme comprend les frais de transport pour un voyage de 120 heures et non pour un voyage de 60 heures seulement, parce que le vaisseau retourne toujours vide, et cette distance parcourue dans les deux sens, en 120 heures, est de 1668 milles.

D'un autre côté, si ce vaisseau, au lieu d'arriver à Montréal pouvait continuer avec sa cargaison de charbon par le canal de la Baie Georgienne, jusqu'à Fort William, la course complète de Sydney à Fort William serait de 1768 milles et prendrait environ 170 heures.

Le voyage de retour se faisant après avoir chargé une cargaison de grain, ce qui paie mieux qu'une cargaison de charbon, les expéditeurs se trouveraient en mesure, de cette façon, de livrer et de vendre à Fort William une tonne de charbon pour le même prix qu'à Montréal.

LA VARIETE DU TRAFIC

De plus, les éleveurs à grain peuvent être construits au Cap Breton, et il y a de bons havres ouverts tous les jours de l'année, et de cette façon la navigation océanique jusqu'à Liverpool, serait de 700 milles plus courte qu'à partir de New-York, et ceci contribuerait à réduire les taux de fret sur l'Atlantique.

Le trafic sur le Canal de la Baie Georgienne comprendrait aussi, outre le grain et le charbon, le bois de charpente, le bois de pulpe, la pulpe, la fleur, les animaux, les viandes préparées, les phosphates, la tourbe, les minéraux et les minerais ainsi qu'une foule d'autres produits.

lacs, et immédiatement, la propriété foncière a augmenté en valeur dans une proportion d'au-delà de 25 pour cent dans les environs de la Ville d'Oswego, dans l'Etat de New-York à l'endroit où, dans une époque rapprochée, notre commerce sera dévié vers le Sud, si nous ne construisons pas immédiatement une route canadienne.

Les Américains attendaient depuis longtemps l'ouverture de cette barrière gratuite, car vous n'ignorez pas que par traités, nous sommes obligés de donner aux Américains l'usage gratuit du canal Welland.

En passant par le canal Welland et en se rendant à Oswego, 120 milles de navigation par canaux se trouvent remplacés par une navigation en plein lac.

Maintenant, le résultat va probablement être le creusage du canal Erie, depuis Oswego jusqu'à Syracuse et de là, jusqu'à Albany, à une profondeur de 21 à 30 pieds, tel qu'il a été proposé et recommandé par la Commission Américaine des canaux profonds, et par le Surintendant des Travaux Publics de l'Etat de New-York.

Si ces travaux projetés sont mis à exécution, cela permettra aux gros navires de transport de naviguer de Fort William jusqu'à la Ville de New-York sans transbordement de cargaison.

Cela constituerait, pour le bénéfice des Etats-Unis, le plus important canal intérieur de l'Amérique du Nord ne pouvant avoir de supérieur que le Canal de la Baie Georgienne.

Je crois qu'il serait très intéressant pour les députés de cette Chambre de lire sur ce sujet les nombreux articles publiés par M. Redden, de Port Arthur.

Mais, le plus grand tort du Canal Welland c'est d'avoir retardé la construction du canal de la Baie Georgienne. Cependant, quand cette oeuvre nationale sera accomplie le danger disparaîtra et le commerce retournera vers sa route naturelle.

Le Canal Welland est une commodité entre voisins.

La route de la Baie Georgienne est une nécessité domestique.

LE DEVELOPEMENT FUTUR DU PAYS

Il y a aussi un autre point de vue d'où tout véritable Canadien doit se placer, c'est celui du développement futur du pays.

Quand le projet du chemin de fer du Pacifique Canadien fut discuté, ses partisans ont réussi à convaincre le Parlement de son importance, non pas simplement parce qu'ils ont pu étaler en chiffres les revenus probables de ce réseau, et les taux de transport approximatifs d'un point à un autre, mais bien parce qu'ils ont convaincu le gouvernement d'abord de la nécessité d'ouvrir de nouveaux territoires et de développer les immenses ressources de la nation.

Les hommes politiques de cette époque regardèrent plus haut, et ils virent au-delà des possibilités ordinaires d'une entreprise commerciale. Ils étaient des constructeurs de nations, et ils savaient que sur un vaste territoire comme le nôtre il ne peut y avoir d'unité entre des citoyens éparés sans des moyens suffisants de communication. Ils comprenaient que la prospérité commune est en grande partie produite par des relations commerciales avantageuses, et sous ce rapport, je crois que la ceinture d'acier qu'est le réseau du Pacifique Canadien et qui s'étend d'un océan à l'autre, a fait plus pour le rapprochement des provinces que bien des statuts oubliés.

Le chemin de fer du Pacifique Canadien a fait le pays tel qu'il est aujourd'hui, et, en retour, le pays a fait du Pacifique Canadien, une des plus riches compagnies de chemin de fer du monde entier.

A l'époque où ce chemin de fer a été bâti les vastes territoires de l'Ouest étaient la propriété commune des citoyens du Canada qui étaient alors établis dans l'Est du pays. Une grande partie de ce domaine commun a été utilisée pour financer l'entreprise. Grâce à ces nouveaux moyens de transport l'énergie et la persévérance des gens de l'Ouest ont fait de ces vastes plaines un pays splendide pour la production du blé, et je crois que les vastes provinces ne demandent pas trop longtemps à être livrées à leur plein développement.

Le rapport des ingénieurs du gouvernement confirme entièrement les déclarations faites auparavant par d'autres experts: que des pouvoirs d'eau d'une force incalculable abondent dans le cours des eaux impétueuses de l'Ottawa, et qu'au-delà d'un million de chevaux-vapeur peuvent être utilisés, ce qui attirerait de grandes et prospères industries et permettrait de payer l'intérêt sur le coût de la construction du canal.

L'an dernier, il a été annoncé par l'honorable ministre des Travaux Publics qu'une commission serait nommée pour faire rapport sur l'utilité commerciale de ce projet.

Ce comité spécial, après avoir été nommé, a été généralement mis sur les tablettes et oublié pour toujours. Le peuple de ce pays ne veut pas que le projet du Canal de la Baie Georgienne soit mis sur les tablettes et oublié.

Le COMITE SENATORIAL de 1898. Au nombre des nombreux rapports qui ont été ainsi mis sur les tablettes depuis quelques années j'en ai trouvé un soumis par un Comité spécial du Sénat du Canada, en 1898, sur la possibilité de la construction d'un canal unissant les eaux du Lac Huron et celles du fleuve Saint-Laurent par l'Ottawa, et sur les avantages qui pourraient découler pour le Canada de l'exécution de ce projet.

Ce comité spécial, après s'être enquis sur ce sujet, fit rapport sur la possibilité de l'entreprise, sur son avantage au point de vue commercial, et sur son utilité au point de vue militaire.

LA VALEUR COMMERCIALE DU PROJET

Les conclusions de ce rapport se lisent ainsi: "Votre Comité, examinant la preuve en bloc est d'opinion: Que la construction d'un canal tel

que proposé par la Compagnie Montréal, Ottawa & Georgian Bay Company, est sans aucun doute possible et praticable.

Que sa construction sera d'un grand avantage commercial pour le commerce du Canada, fournissant un débouché nouveau pour le transport du gros fret, de l'Ouest jusqu'au bord de la mer par Montréal et Québec. Etant une route plus directe et plus courte, ce canal aurait pour effet de réduire le coût des transports sur ces produits. Par exemple, les grains des lacs Michigan et Supérieur pourraient être transportés à Montréal à un plus bas prix et à Québec, pour un prix pas plus élevé que les prix minimum entre les grands lacs et New-York. Conséquemment, une grande partie de ce commerce qui maintenant suit la route du Canal Erie serait dirigée vers Montréal et les autres ports canadiens. Et de plus, votre comité est unanimement d'opinion que le développement et l'usage des immenses pouvoirs d'eau le long de cette route, pour fin d'électricité, dans l'extraction et la fonte du fer et autres minerais qui sont en si grande abondance dans la vallée de l'Ottawa, lesquels pouvoirs d'eau ne peuvent être développés maintenant à cause du manque de communication et de facilité de transport, seraient seuls suffisants pour recommander la construction du canal. Cette route développerait aussi une immense industrie de bois, de bois de pulpe, de pulpe et autres industries propres à la vallée de l'Ottawa. Le développement de toutes ces industries et l'ouverture d'un nouveau pays sera certainement un moyen de créer des centres de population, et, de cette façon, comme votre Comité l'a déjà fait remarquer, ce canal sera une cause d'accroissement et de bienfaits pour le commerce du Dominion, et sa construction devient non-seulement utile mais nécessaire.

Votre comité ne peut faire mieux que de recommander au Major Général Commandant, pour ce qui se rapporte aux avantages du canal projeté, tels qu'envisagés par les autorités militaires de l'Empire.

On nous demande d'essayer un nouveau produit alimentaire; n'est-il pas instinctif de notre part de demander aussitôt: "Qui est-ce qui fabrique ce nouvel article?"

"Comment est-il fabriqué? Qu'est-ce qui entre dedans?"

"Vaut-il le prix qu'on en demande?"

Des informations. Nous en avons soif.

N'est-il pas étrange que nous devions aller si souvent à leur recherche? Il est curieux que certains manufacturiers cachent les informations relatives à leurs produits. Non pas, toujours, qu'il y ait lieu d'en avoir honte — car il existe nombre d'articles de mérite qui ne sont pas encore annoncés.

Mais il n'en sera pas ainsi bien longtemps encore. La race humaine est de plus en plus avide d'informations. Plus nous obtenons d'informations, plus ardent est notre désir d'en obtenir davantage.

Il sera bientôt impossible de vendre quoi que ce soit à un homme ou à une femme jusqu'à ce que tout ait été dit au sujet des marchandises, qui puisse être révélé par la Publicité.

Le public s'est rendu compte que la Publicité donne des informations absolument nécessaires, qu'en somme, la Publicité satisfait notre besoin d'informations.

Si vous faites des affaires locales, discutez vos problèmes de publicité avec le département de publicité de ce journal.

Si vos affaires s'étendent dans toute la Province ou dans tout le Pays, il serait avantageux pour vous de recourir aux conseils et aux services d'une bonne agence de publicité. Une liste de ces agences, vous sera fournie gratuitement sans que cela vous engage en rien, par le Secrétaire de la Canadian Press Association, chambre 363, Lumsden Building, Toronto.

IL N'EST PAS BESOIN D'UN AUTRE RAPPORT

Un autre rapport, Monsieur l'Orateur ne pourrait pas, selon mon opinion, convaincre davantage et il n'apporterait pas plus de renseignements que le gouvernement en possède à l'heure actuelle.

J'ai exposé, Monsieur l'Orateur, ma manière de voir sur ce sujet devant cette Chambre et devant le pays.

J'ai foi dans l'avenir du Canada. Ses destinées sont grandes au milieu des nations. Quand sa population paisible et énergique aura établi d'autres colonies dans les coins les plus éloignés de ses grandes terres à blé; quand les meilleurs moyens de transport auront augmenté la production agricole de nos campagnes, nous deviendrons la plus grande nation fermière du monde, et vers les rives du Saint-Laurent, que les densités populations de l'Europe chrétienne continueront à répéter l'aternelle prière "Seigneur, donnez nous notre pain quotidien."

CHEZ LES Franco-Américains

FAITS ET MÉFAITS

MONTREAL ET LES ENVIRONS

RERNVERSEE PAR UN CHEVAL

Mme Joseph Rochon, 37 ans, 470 rue Visitation, a été frappée par un cheval apeuré, au coin des rues Sherbrooke et Beaudry, hier après-midi. La victime a été transportée à l'hôpital Notre-Dame où elle souffre de blessures légères.

FRAPPE DE PARALYSIE

Jean-Baptiste Bériault, 25 ans, un gardien de nuit, à l'emploi du Pacifique Canadien, a été frappé de paralysie, vers 4 heures 40, frappé de paralysie dans un wagon. Le malheureux fut envoyé à l'hôpital Notre-Dame où il est actuellement sous le traitement de M. le Dr. J. Hardy, 122 rue Saint-Jacques. Bériault est célibataire et demeure 182 Christophe-Colomb.

MONTREAL OUEST DANS L'OBSCURITE

La partie sud de Montréal Ouest a été plongée dans l'obscurité par suite du manque d'énergie électrique, une bonne partie de la soirée: de 7 h. à 10 h. et de 11 h. à minuit.

VOL SUR LA PERSONNE

Les agents de la Sûreté ont arrêté hier après-midi, un jeune homme de quinze ans, qui s'est fait l'auteur de plusieurs vols de colis communs en plein jour dans les voitures de la rue. Lorsqu'il fut arrêté, l'accusé était en possession d'une voiture contenant plusieurs paquets volés et remis par leurs propriétaires. La voiture appartenait à M. J. H. Hardy, boucher, 122 rue Saint-Jacques. Le voleur a été conduit devant le juge Choquet.

FEU!

Dernière Semaine — La Vente se Terminera SAMEDI, LE 28

HATEZ-VOUS SI VOUS VOULEZ PROFITER DE CETTE OCCASION EXTRAORDINAIRE

Sacs de Voyage, Suit Cases, Sacs à main pour Dames, Valises, Porte-Musique, Trousses de Voyage, Broses à Cheveux, Cannes, Trousses à Manicure, Ecritoires, Portefeuilles, Calepins, Etuis à Cigares, Boîtes à ouvrage, Etc. :: :: :: :: ::

VENDUS POUR LA PLUPART A MOITIE PRIX SANS RESERVE

Une partie de ces marchandises ont un peu souffert de L'INCENDIE DU CLUB CANADIEN, mais la plupart sont intactes.

Au BAZAR DU VOYAGE 452 Ste-Catherine Est En face chez Dupuis Frères

LE BESOIN DE SAVOIR

Comme les enfants, notre demande porte d'abord sur la nourriture, et ensuite sur des informations.

Pendant tout le cours de notre vie, nous sommes en quête d'information.

Nous faisons une nouvelle connaissance; mais avant d'en faire un ami ou de l'inviter chez nous, nous demandons des renseignements à son sujet.

Nous visitons un pays étranger; et à partir du moment où nous franchissons la frontière, nous posons des questions — nous sommes à la recherche d'informations.

On nous demande d'essayer un nouveau produit alimentaire; n'est-il pas instinctif de notre part de demander aussitôt:

"Qui est-ce qui fabrique ce nouvel article?"

"Comment est-il fabriqué? Qu'est-ce qui entre dedans?"

"Vaut-il le prix qu'on en demande?"

Des informations. Nous en avons soif.

N'est-il pas étrange que nous devions aller si souvent à leur recherche? Il est curieux que certains manufacturiers cachent les informations relatives à leurs produits. Non pas, toujours, qu'il y ait lieu d'en avoir honte — car il existe nombre d'articles de mérite qui ne sont pas encore annoncés.

Mais il n'en sera pas ainsi bien longtemps encore. La race humaine est de plus en plus avide d'informations. Plus nous obtenons d'informations, plus ardent est notre désir d'en obtenir davantage.

Il sera bientôt impossible de vendre quoi que ce soit à un homme ou à une femme jusqu'à ce que tout ait été dit au sujet des marchandises, qui puisse être révélé par la Publicité.

Le public s'est rendu compte que la Publicité donne des informations absolument nécessaires, qu'en somme, la Publicité satisfait notre besoin d'informations.

Si vous faites des affaires locales, discutez vos problèmes de publicité avec le département de publicité de ce journal.

Si vos affaires s'étendent dans toute la Province ou dans tout le Pays, il serait avantageux pour vous de recourir aux conseils et aux services d'une bonne agence de publicité. Une liste de ces agences, vous sera fournie gratuitement sans que cela vous engage en rien, par le Secrétaire de la Canadian Press Association, chambre 363, Lumsden Building, Toronto.

Avis de la Compagnie des Tramways de Montréal

Avis est par les présentes donné que le et après le 1er de mars 1914, les tramways de la Compagnie des Tramways de Montréal, circulant dans la cité de Montréal, n'arrêteront qu'aux endroits où l'enseigne "arrêt des tramways" aura été placée. Ceci est décidé conformément à la résolution du Conseil Municipal en date du 23 juin 1913.

me Bourgeois, fils, tous de Woonsocket.

BLESSES DANS UN DERAILLEMENT

Decatur, Illinois, 24. — Cinq personnes ont été grièvement blessées hier dans un déraillement survenu sur le Wabash Railway Continental Ltd., près de Decatur, Illinois.

LES OEUFS A 20 SOUS LA DOUZAIN

Saint-Louis, 24. — Cent caisses, contenant 36,000 oeufs, sont arrivées de Chine hier à Saint-Louis. Ils ont été achetés par des agents locaux au prix de 10 sous la douzaine et pourront être revendus à 20 sous. C'est une partie des 300,000 oeufs envoyés par la Chine dans différents centres américains.

LE TUNNEL SOUS LA MANCHE.

Londres, 24. — A la Chambre des Communes, hier, M. Ronald McNeill a demandé au premier ministre si le projet pour la construction d'un tunnel sous la manche allait de nouveau être amené devant la Chambre. McNeill a aussi posé plusieurs autres questions au sujet du tunnel. Le premier ministre a dit qu'il ne pouvait répondre tout de suite.

"LES CHRONIQUES" de Leon Lorrain

Se vend 25 sous. Expédié franco contre envoi de 27 cents au Devoir.

DÉPÊCHES MONDIALES

RÉSUMÉ TÉLÉGRAPHIQUE

CANDIDATURES FEMININES

Chicago, 24. — Sur la liste des candidats au poste d'échevin apparaitront demain, les noms de huit femmes.

On croit que les femmes feront la lutte surtout dans le premier quartier, où Mlle Marion Drake, se présente comme candidate du parti progressiste. Elle a pour adversaire, l'échevin J. J. Coughlan; ce dernier représente le quartier depuis plusieurs années.

Les représentantes des diverses sociétés féminines seront occupées à surveiller les fraudes dans le quar-

TEMPERATURE

Bulletin d'après le thermomètre de Hearn et Harrison, 35 rue Notre-Dame Est. H. de Mesle, gérant.

Aujourd'hui maximum : 5
Minimum : -10
Aujourd'hui minimum : -10
Même date l'an dernier : -9

BAROMETRE
8h. matin, 30.51; 11h. matin, 30.52;
midi, 30.53.

DEMAIN

Beau et froid.
(Service de la Presse Associée)
Toronto, 24. — La vague froide passe maintenant au sud-ouest et semble vouloir diminuer.
Lac et Baie géorgienne : Beau aujourd'hui et demain. Demain moins froid.
Ottawa, Haut et Bas Saint-Laurent, Gollé et Provence : Beau aujourd'hui et demain. Demain, température plus élevée.
Lac Supérieur : Assez beau aujourd'hui et demain.

MERCREDI, 25 FEVRIER

Les Cendres, 1er jour du carême.
Lever du soleil : 6 heures 47.
Coucher du soleil : 5 heures 41.
Lever de la lune : 7 heures 18.
Coucher de la lune : 6 heures 33.

NOS ROMANS
HORS-SERIE

Nos quatre romans hors-série, que nous avons mis depuis hier matin à la disposition de nos lecteurs et abonnés, sont envoyés rapidement. Rappelons qu'on obtient un exemplaire de l'un de ces romans en présentant à nos bureaux la série des six coupons publiés dans le *Devoir* de la semaine dernière, plus 3 sous. Pour recevoir l'exemplaire franco, il faut nous adresser les coupons plus 6 sous, pour frais de port et d'emballage. Rappelons aussi que le nombre de ces romans hors-série est limité et que nous en ferons la distribution par ordre de demande. On peut se procurer encore un exemplaire de notre premier roman mensuel, *Le Docteur Vaincre*. Et les coupons donnant droit à notre second roman mensuel, le *Docteur Quantin*, seront insérés dans le *Devoir* à partir de lundi prochain, 2 mars.

LA LETTRE DE
M. DIONNE

Nous sommes forcés de remettre à demain la lettre de M. le Dr Dionne sur "la première messe célébrée au Canada".

M. McBRIDE ET LE
CANADIEN NORD

LE PREMIER - MINISTRE DE LA COLOMBIE-ANGLAISE SERAIT FAVORABLE A LA DEMANDE DE \$25,000,000 FAITE PAR LA COMPAGNIE.

(De notre correspondant)
Ottawa, 24. — On croit que la venue prochaine, à Ottawa, de M. McBrice, le premier-ministre de la Colombie-Anglaise, n'est pas étrangère à la demande de 25 millions que font MM. MacKenzie et Mann, pour le Canadien Nord, au gouvernement fédéral. La Colombie-Anglaise a déjà garanti pour au-delà de 40 millions d'obligations de ce chemin de fer et le ministre McBrice se dispose à en garantir encore pour une somme de 12 à 15 millions. Il est très bien disposé à l'endroit du Canadien Nord, et on pense qu'il usera de son influence auprès du ministère et de certains députés pour les induire à faire le prêt de 25 millions que veut maintenant obtenir MacKenzie et Mann.

UNION NATIONALE
FRANÇAISE

Les membres de l'Union Nationale Française sont priés d'assister aux obsèques de monsieur Stanislas Sallot, membre de la société, qui auront lieu demain matin, mercredi, à 8 heures 45.
On se réunira à la maison mortuaire, 1255 rue Berri.

AU CONSEIL
DU BARREAU

A sa réunion d'hier le Conseil du Barreau a été saisi de plusieurs affaires importantes. On a déposé devant lui un dossier concernant certains membres de la profession belges à l'affaire de Québec. A sa prochaine réunion, qui a lieu dans quinze jours, le conseil devra se prononcer sur la matière, ayant eu dans l'interval le loisir d'étudier s'il est de son ressort de censurer les impliqués ou de prendre une mesure quelconque contre eux.
Une plainte de M. Raoul de Lori-maire, contre son confrère, M. J. O. Lacroix, qu'il accuse d'avoir manqué à l'éthique professionnelle, a été remise à quinzaine.

AU CONSEIL
LEGISLATIF

IL EST QUESTION D'Y NOMMER MM. TOURANGEAU ET RACINE
Dans les cercles libéraux du comté d'Hochelega, il est formellement question de M. Raoul Tourangeau, de la maison Henry Morgan, comme successeur de feu M. Joseph Lantot au Conseil législatif. M. Raoul Tourangeau est l'organisateur du parti libéral dans ce comté, depuis plus de vingt ans, et ses amis se proposent d'exercer une pression sur le premier-ministre, M. Alphonse Racine, le gros négociant de cette ville, aurait reçu de son côté la nouvelle de sa nomination prochaine au conseil législatif, en remplacement de M. L. P. Bérard.

AVIS

Les remises d'argent et de coupons et toutes les communications relatives aux abonnements, annonces et impressions doivent être adressées à l'ADMINISTRATION du "DEVOIR".

Les correspondances destinées à la rédaction doivent être adressées à LA REDACTION du "DEVOIR".

GROSSE INDUSTRIE POUR DRUMMONDVILLE Où Acheter Demain

(Enregistré conformément à la loi du Parlement du Canada, par L.-P. Deslongchamps, au Ministère de l'Agriculture)

OUVERTURE
DU CAREME

LA SAINTE QUARANTAINE COMMENCE DEMAIN PAR L'IMPOSITION DES CENDRES. — LES PREDICATEURS DANS NOS DIFFERENTES PAROISSES DE MONTREAL.

LES RETRAITES.

Avec la messe de demain, pendant laquelle aura lieu l'ancienne cérémonie de l'imposition des cendres, qui se continuera aussi le soir dans la plupart des églises de Montréal, s'ouvrira la Sainte Quarantine, dont nous rappelons dans notre *Chronique Religieuse* d'aujourd'hui, le but et l'origine.

Dimanche prochain, le premier du carême, commenceront alors dans nos églises les *Stations Quadragésimales*, prêchées dans les principales paroisses de Montréal, par les prédicateurs suivants :

A la cathédrale, MM. les abbés N. Fautoux, J.-A. Brosseau, J.-M. Melancon, E.-A. Deschamps et J.-O. Maurice.

A Notre-Dame, M. le chanoine Desgranges, de Limoges, France.

Au Gesù, les RR. PP. O'Rourke, S.J., de New-York, et Louis Lalonde.

A Saint-Jacques, le R. P. Hage, O.P., de Saint-Hyacinthe.

A l'Immaculée Conception, les RR. PP. Plamondon, Mirault et Prince. (Retraites).

A Saint-Jean-Baptiste, le R. P. Lamarche, O.P., de Saint-Hyacinthe.

A Saint-Henri, les RR. PP. Couture et Archambault, O.P., de Notre-Dame de Grâce.

A Saint-Patrice, le R. P. Murphy, S.J., de Dublin, Irlande.

A Sainte-Anne, les RR. PP. McCormack et Hogan, C.S.R., du Nouveau-Brunswick.

A Saint-Louis de France, le R. P. Granier, O.P., de Saint-Hyacinthe.

A Notre-Dame de Grâce, le R. P. Marchildon, d'Ottawa.

A Saint-Brigitte, les RR. PP. Capucins, d'Ottawa. (Retraites).

A Saint-Viateur d'Outremont, le R. P. Ollivier, O.F.M., de Québec.

Chez les RR. PP. du Très Saint Sacrement, le R. P. Ouellette, P.S.S. (Retraites).

A Saint-Enfant-Jésus, les RR. PP. Arthur et Hilarion, O.F.M., de Montréal.

Au Sacré-Coeur, les RR. PP. Brosseau et Lozeau, O.P., de Saint-Hyacinthe.

A Sainte-Cunégonde, le R. P. H. Richard, provincial de la Compagnie de Marie de Dorval.

CREDULITE
EXPLOITEE

(De notre correspondant)
Sherbrooke, Qué., 24. — Hier soir au conseil municipal, le maire a signalé la façon dont on exploite la crédulité des Européens sur leur vendre du terrain dans les villes canadiennes. Un syndicat de Londres forçant la réclamation met Sherbrooke sur le même pied que Winnipeg, Springfield et autres grands centres. Il lui attribue plusieurs manufactures de chausseries pour que la ville n'en ait pas encore; y annonce l'installation pour le cours de l'été du Canadien Northern Ry., etc. Le conseil de Sherbrooke ne veut pas qu'une telle exploitation se fasse au nom de la ville. Il a en conséquence, autorisé le maire à en référer au Dr Pelletier, à Londres, qui mettra le public anglais en garde contre ce tableau trop surchargé.

LES OUVRIERS
DEPORTES

LES CHEFS DES UNIONS OUVRIERES SUD - AFRICAINES REFUSENT DE DEBARQUER EN ANGLETERRE.

(Service de la Presse Associée)
Garsend, Angleterre, 24. — Neuf des dix chefs ouvriers déportés de l'Afrique Sud, après que le gouvernement eût mis fin, par la force, à la grève des syndicats, ont déclaré, hier, leur intention de ne pas quitter le navire quand celui-ci est arrivé ici aujourd'hui. Ils resteront à bord du navire, on-le dit, jusqu'à ce que celui-ci retourne en Afrique-Sud.

M. Bain, secrétaire général des fédérations du travail de l'Afrique-Sud, parlant au nom de ses camarades, a déclaré : "Nous avons été embarqués de force sur le 'Umgoni' nous ne quitterons pas le bord jusqu'à ce qu'il retourne en Afrique-Sud."

Arthur Henderson, député ouvrier à la chambre des communes, et d'autres chefs ouvriers anglais sont allés sur un remorqueur à la rencontre des exilés, mais le capitaine du "Umgoni" leur a refusé de monter à bord, de sorte qu'ils ont dû se contenter de chanter le "Red Flag".

ARCHIVISTES FEDERAUX

Québec, 24. — M. Pierre Georges Roy, député fédéral de la cour d'Appel de Québec, et directeur du Bulletin des recherches historiques, et M. Charles Darveau, avocat, ont nommé archivistes du département des archives du Canada avec bureau à Québec. Leur bureau sera situé dans l'édifice du département de la milice, voisin du club de la garnison, rue Saint-Louis.

EXPLICATIONS EXIGEES

(De notre correspondant)
Ottawa, 24. — M. Wilfrid Larose, le chef du bureau des traducteurs français de la Chambre des Communes, aux débats, devra comparaitre ces jours-ci devant la commission des comptes publics pour expliquer les détails d'une note de \$202 qu'il a produite pour frais de voyage entre Verchères et Ottawa, depuis la dernière session.

DEMENTI
DU CORONER

M. MacMAHON DIT QUE LES PAROLES QUE LUI ATTRIBUE LA "PATRIE" SONT ERRENEES. — IL N'A PAS RECU D'AVIS DE LA COMPAGNIE DES TRAMWAYS.

RETRACTATIONS EXIGEES

Le coroner MacMahon, que nous avons vu ce matin, à propos d'un article publié contre lui, en premier-Montreal, dans la "Patrie", d'hier, ni absolument avoir tenu, devant le jury, dans la cause de John Bannan, ni devant aucun autre jury, les propos que lui prête ce journal.

Le coroner ajoute qu'il n'a jamais dit avoir reçu des avis de la compagnie des Tramways.

Voici les paroles qu'il déclare avoir prononcées :

"Les avocats de la compagnie m'ont souvent fait la remarque que c'était tout l'intérêt de la compagnie de connaître ses bons et ses mauvais employés."

Le coroner aurait ajouté, ce que ne donne pas la "Patrie", que, "en rendant un verdict contre le garde-moteur, ce n'était pas la compagnie que le jury atteignait mais cet employé seul."

Quant à la vitesse du tramway qu'a causé la mort de Bannan, nous dit encore le coroner, il a été formellement prouvé à l'enquête qu'elle était déraisonnable. Le garde-moteur et le conducteur eux-mêmes ont aidé à le prouver en déclarant qu'ils étaient, lors de l'accident, en avant de leur temps.

Le coroner exigera une rétraction de la "Patrie".

FRAPPE PAR
UN TRAMWAY

Un accident qui aura peut-être des conséquences très graves s'est produit vers 1 heure 10 aujourd'hui, à l'angle de la côte de la Place d'Armes et de la rue Craig.

Un tramway de la rue Saint-Denis venait de l'est a frappé un Polonais dont on n'a pu nous procurer le nom. Le tramway venait tellement car il devait aller du côté ouest de la Place d'Armes. Juste à ce moment, le Polonais voulait traverser la voie ferrée. La voiture le frappa à la tête et l'individu tomba en travers des rails. N'eût été le filet protecteur, le tramway aurait certainement broyé le malheureux individu. Il fut néanmoins fortement contusionné à la tête et le sang s'échappa par une large blessure. L'homme ramassa le Polonais il était sans connaissance. On le transporta à la pharmacie Godbout. Là on manda l'ambulance.

On ne sait pas encore s'il y a eu fracture du crâne.

AUX SESSIONS

Un récidiviste, Edward O'Connor, trouvé coupable de tentative de vol avec effraction, a été condamné par le juge Bazin, à deux ans de pénitencier. Son copain, John Carl alias Cabill, va lui être condamné à la même peine.

Deux Polonais trouvés coupables de vol avec effraction ont été condamnés chacun à six mois de prison.

Un agent d'assurance accusé de détournement de diverses sommes d'argent a été condamné à deux mois de prison.

Bernadetto de Paoli, accusé d'avoir volé la somme de \$1,500 propriété d'un de ses compatriotes, alors qu'il était à l'emploi du consul italien a été acquitté ce matin. Il a toutefois été trouvé coupable d'avoir détourné \$7,500. Il recevra sa sentence le jeudi 5 mars.

TERRIBLE ACCIDENT

(De notre correspondant)
Ottawa, 24. — Madame Fred MacKay, demeurant au numéro 181 rue King-Edouard, s'est infligé hier soir des brûlures qui seront peut-être mortelles. Elle était occupée près du poêle à faire cuire le souper quand une étincelle jaillit sur sa robe et avant que la maîtresse ait pu éteindre les flammes, elle était complètement entourée. Ses cris attirèrent les voisins. M. A. Leclerc, en portant secours à Madame MacKay, se brûla aussi très gravement aux deux mains.

LES ESPRITS
S'ÉCHAUFFENT

Il paraît qu'une des personnes mêlées à l'affaire du boulet de Saint-Joseph aurait fait, étant à l'hôtel de ville, des menaces contre les journalistes. L'un de ceux-ci pense à s'adresser au tribunal pour forcer ce monsieur à garder la paix.

RESTAURATION DE LA
LANGUE IRLANDAISE

New-York, 24. — MM. Thomas Ashe et Dairmuid Lynch, représentants de la Ligue Gaélique de l'Irlande, viennent d'arriver ici. Ils se proposent de faire une tournée de conférences dans notre pays et au Canada. Leur but est la restauration de la langue irlandaise, non seulement en Irlande, mais dans tous les centres où il y a des Irlandais.

SENSATION A OTTAWA!

Ottawa, 24. — Toute une sensation, vers une heure, aujourd'hui, au comité des chemins de fer. M. Ruel, l'avocat du Canadien-Nord, a admis, après un interrogatoire serré, que menaient MM. Bennett, Nichol et W. F. MacLean, de Toronto, que le Canadien-Nord, après avoir déposé 7 millions de ses obligations comme garantie de l'emprunt de 15 millions qu'il a fait du ministère fédéral, l'an dernier, en émit de nouvelles pour 7 autres millions, et qu'il les a placées sur le marché de Londres, de sorte qu'il a touché 7 millions de plus.

A l'heure actuelle, le Canadien-Nord a un capital de 77 millions. Le comité des chemins de fer a décidé, ce matin, qu'il ne pourrait pas accorder la permission au parlement fédéral. Cette découverte, ainsi que la limitation imposée dorénavant au C.N. R. quant à l'augmentation de son capital, compromettrait ses chances d'obtenir les 25 millions qu'il demande ces jours-ci au ministère.

Tout ceci crée de la sensation, puisque c'est la première fois, à la connaissance du parlement fédéral, qu'une compagnie de chemin de fer fait une opération financière comme celle que l'on vient de découvrir.

LA COMEDIE
FRANÇAISE

UN NOUVEAU THEATRE QUI PORTE CE NOM, SERA BIENTOT CONSTRUIT, PRES DES RUES SAINT-DENIS ET SAINTE-CATHERINE. — UN CAPITAL DE \$500,000.

ARTISTES DE PARIS

Une compagnie composée de capitalistes français et canadiens est en voie de se constituer à Montréal dans le but d'ériger dans le voisinage des rues Sainte-Catherine et Saint-Denis, un vaste théâtre qui portera le nom de "La Comédie-Française".

Le capital de la nouvelle compagnie sera de \$500,000, et l'un des intérêts nous a déclaré ce matin qu'il était en grande partie garanti.

Le but de la compagnie est de donner aux amateurs montréalais de l'opéra, de l'opéra-comique et de la comédie, et à cet effet des artistes des meilleurs théâtres de Paris en même temps que des artistes d'ici seront engagés pour la saison 1914-1915.

C'est le but des promoteurs de favoriser nos chanteurs et cantatrices canadiens, et la direction du nouveau théâtre ne ménagera rien dans le but de favoriser les chanteurs du terroir.

AU DEVANT
DE L'ENNEMI

LES LIBERAUX, A LA SUITE D'UNE REUNION SECRETE, DECIDENT DE "PORTER LA GUERRE EN AFRIQUE" VU L'AFFAIRE DU TRANSCONTINENTAL.

Ottawa, 24. — Il y a eu ce matin réunion secrète des députés libéraux. Elle a duré près de deux heures. On y a parlé incidemment du remaniement des comités, mais surtout de l'enquête Gutelius-Stanton. Les libéraux sont décidés, dit-on, à la sortie de cette réunion, de pousser la discussion, quant au rapport de cette commission d'enquête et d'attaquer les nouvelles méthodes de la commission, quant au parachèvement des travaux. La gauche accuse le major Leonard, commissaire actuel, de saboter l'ouvrage entrepris par la commission que présidait jadis M. Paré, et elle a pris la décision de soulever une fois pour toutes cette affaire à la Chambre. Elle portera la guerre en Afrique.

EXPLOSION
DESASTREUSE

Chatam, Ont., 24. — La partie d'arrière de l'usine génératrice du Chatam, Windsor and Lake Erie Railway a été détruite par une explosion de gaz, ce matin. Trois hommes se sont fait plus ou moins grièvement blessés. L'un d'eux, C. Davis, mécanicien de la Chatam Gas Company, a été terriblement brûlé. William Roberts a été brûlé à la figure et aux mains, Jack Montague a été moins gravement brûlé.

On pense que l'explosion a été causée par l'allumage d'un bec de gaz ouvert par mégarde.

CHEZ LE CORONER

Le coroner a disposé sans jury des cas suivants :

Joseph Jenn, 240 Brown, mort hier soir dans une cellule du poste No 2 de l'Université où il avait été amené pour ivresse.

Ovidio Primano, 75 ans, 3505 avenue Park & Island, mort subitement chez lui.

Louis Dupont, 61 ans, 492 Amherst, mort subitement ce matin dans sa chambre.

Le coroner ira tenir cet après-midi une enquête à Coughnawaga au sujet de la mort d'un sauvage qui a succombé subitement. Le coroner tient cependant à s'assurer des faits.

Un cadavre de nouveau-né a été trouvé sur un wagon-réservoir de la compagnie du Grand-Tronc près de Saint-Lambert, hier soir. Ce wagon était attaché à un train de fret qui venait de l'Ontario.

Les d'actives ont commencé leurs recherches.

UNE CELEBRATION
COMPROMISE

Québec, 24. — L'incendie de la chapelle des Sœurs de la Charité compromettra la célébration d'un jubilé peu ordinaire que les religieuses s'apprêtent à fêter en mai prochain.

Quatre religieuses de la congrégation célébreront alors leurs noces de diamant et six autres y compris l'assistante supérieure générale, la Révérende Sœur Sainte-Hélène, leurs noces d'or. Par suite de la destruction de la chapelle, les fêtes seront privées.

La Cour d'Appel a rendu jugement, ce matin, dans la cause de la Montreal Tramways and Quebec Public Utilities. La Commission des Utilités Publiques avait ordonné à la compagnie des tramways de prendre certains documents nécessaires à son enquête et la compagnie des tramways avait refusé alléguant que la commission n'avait pas la juridiction nécessaire pour leur donner un pareil ordre. La cause a été portée en Appel, où ce tribunal a confirmé, ce matin, l'ordre de la Commission des Utilités Publiques.

L'AFFAIRE A LONDRES

Londres, 24. — Le "Manchester Guardian" commente brièvement aujourd'hui la déclaration que sir Edward Grey faisait hier à la Chambre des Communes en ce qui concerne la mort de Benton par le général Villa. Ce journal demande : "N'est-ce pas jouer sur les mots que de dire que les Etats-Unis n'ont aucune responsabilité dans cette affaire? Si c'était vrai, la doctrine Monroe ne serait qu'un instrument d'anarchie internationale pour que toute la politique du président Wilson tend à en faire une puissance pour le respect de l'ordre et du bon gouvernement. Nous ne désirons pas forcer le gouvernement des Etats-Unis à intervenir, mais il ne peut pas nier aux autres puissances le droit de défendre leurs intérêts et, en même temps, refuser de les défendre lui-même."

LA FABRIQUE
SLATER SHOE

ELLE SERAIT TRANSPORTEE A DRUMMONDVILLE MOYEN-NANT UNE SUBVENTION ET UNE EXEMPTION DE TAXES. — DU TRAVAIL POUR 400 HOMMES.

PROJET BIEN ACCUEILLI.

(Service particulier)
Drummondville, 24. — Notre petite ville, qui a toujours été un centre industriel assez important du comté de Drummond, serait à la veille d'accroître considérablement sa prospérité si la rumeur qui a cours ici depuis quelques semaines se confirme.

L'on nous apprend en effet que dans le cas où la municipalité de Drummondville consentirait à accorder une subvention raisonnable et une exemption de taxes à la compagnie Slater Shoe Limited, de Montréal, cette compagnie transporterait son immense fabrique de chaussures à Drummondville. Cette compagnie occupe actuellement un édifice à cinq étages dans le centre industriel de Montréal et il lui faudrait s'agrandir pour répondre à la demande.

La fabrique emploie plus de 400 ouvriers et distribue en salaires toutes les semaines de \$4,500 à \$5,000.

Le vice-président de la compagnie, qui est un capitaliste français, est actuellement en Europe, et l'on n'attendrait plus que le retour pour décider du changement de localisation de la fabrique.

L'EXECUTION
DE BENTON

WASHINGTON N'A PAS OFFICIELlement RECU DE RAPPORT OFFICIEL MAIS LA VERSION DE VILLA SERA PROBABLEMENT ACCEPTEE.

(Voir aussi en page 2)
(Service de la Presse Associée)
Washington, 24. — Il y avait réunion du cabinet aujourd'hui, ce qui a permis au président Wilson de parler de l'affaire Benton-Villa. Jusqu'ici le gouvernement américain n'a reçu aucun rapport officiel concernant le dément à la version du général des rebelles, et à moins que la version de Villa ne soit contredite, il est à peu près certain que le gouvernement américain l'acceptera comme véridique.

D'un autre côté, on croit assez généralement que le gouvernement des Etats-Unis exigera des constitutionnalistes la protection complète des étrangers. Il demandera, dit-on, que les rebelles n'intentent aucune action avant d'en avoir parlé aux représentants de Washington.

ETAIT-IL SUJET BRITANNIQUE?

El Paso, Texas, 24. — Certains rebelles mexicains essayent d'établir que Benton n'était pas sujet britannique. Ainsi Federico Gonzales Garza, conseiller du commandant de la garnison, déclare ce qui suit : "Nous avons su que Benton avait occupé certains postes officiels pendant l'administration du président Diaz et qu'il fut maire d'un petit arrondissement. Il n'aurait pas pu occuper ces postes s'il n'avait été naturalisé mexicain et si nous cherchons à en vérifier la chose dans les registres de Chihuahua."

Le général Villa n'a pas encore répondu à la demande qu'on lui a faite de remettre le corps de Benton à sa femme.

LE CADAVRE DE BENTON

El Paso, Texas, 24. — M. Edwards, consul des Etats-Unis à Juarez, continue aujourd'hui ses instances auprès des constitutionnalistes afin qu'ils remettent à Mme W. S. Benton le cadavre de son mari.

Samedi dernier le haut fonctionnaire américain a présenté sa première requête au général Villa. Celui-ci n'a pas encore répondu. M. Letcher, consul des Etats-Unis à Chihuahua, s'unit à son collègue, M. Edwards, et engage Villa à remettre le corps de Benton.

IL CONTREDIT SON RAPPORT
OFFICIEL

Le général Villa contredit aujourd'hui le rapport qu'il a envoyé au consul américain de Juarez à son consul américain de Juarez à son consul américain de Juarez. Un Américain allemand, accusé d'espionnage, avait été envoyé à Chihuahua. Le général rebelle dit maintenant qu'il ne sait pas ce que Bauch est devenu.

A EL PASO

Dans certains quartiers l'envoi de M. C. A. S. Perceval, consul anglais à Galveston, Texas, n'est pas sans signification. On croit que l'Angleterre veut par la soulager jusqu'à un certain point le gouvernement américain de la protection qu'il a donnée aux étrangers dans le nord du Mexique.

LES ETRANGERS QUI RESTENT

M. E. S. Fletcher est allé à Toronto pour constater l'état de sécurité des étrangers. Il est revenu rassuré, disant que ceux qui restaient là-bas le faisaient dans le but de protéger les propriétés et qu'ils ne quitteraient pas le terrain même pendant une bataille. Les propriétés appartenant aux étrangers sont indiquées par un drapeau et les troupes des deux partis se sont engagées à les respecter.

L'AFFAIRE A LONDRES

Londres, 24. — Le "Manchester Guardian" commente brièvement aujourd'hui la déclaration que sir Edward Grey faisait hier à la Chambre des Communes en ce qui concerne la mort de Benton par le général Villa. Ce journal demande : "N'est-ce pas jouer sur les mots que de dire que les Etats-Unis n'ont aucune responsabilité dans cette affaire? Si c'était vrai, la doctrine Monroe ne serait qu'un instrument d'anarchie internationale pour que toute la politique du président Wilson tend à en faire une puissance pour le respect de l'ordre et du bon gouvernement. Nous ne désirons pas forcer le gouvernement des Etats-Unis à intervenir, mais il ne peut pas nier aux autres puissances le droit de défendre leurs intérêts et, en même temps, refuser de les défendre lui-même."

Où Acheter Demain

La Compagnie VERRE, COUVERTURE, VAISSELLE
Pour Communautés et Institutions. Représentants des grandes manufactures de Porcelaine, Semi-Porcelaine et Pierre Anglaise.

VENTE A REDUCTION DE
DEUX SEMAINES

En la tranquillité des affaires, notre stock s'étant accumulé d'une manière trop considérable, nous avons décidé de donner des remises spéciales de 25 pour cent à 50 pour cent, à la fin du mois. Marchandises emmagasinées gratuitement jusqu'au temps désiré.

ARCHAMBAULT

533 Ste-Catherine Est
1527 Ste-Catherine Est
327 St-Laurent
86 St-Pierre.

PRIX REDUITS

Peroxyde d'Hydrogène 1 litre. Valeur 50c. Réduit à 25c.
Sirop Hémoglobine Deschiens, valeur \$1.25, réduit 95c.
Laxative Bromo-Quinine. Valeur 25c, réduit à 10c.
Fruitatives, valeur 50c, réduit à 33c.

Avec le nouveau tarif postal, le transport par poste coûte peu. Une à six livres, 5c à 12c.

PHARMACIE LECOURS & LANCTOT

COIN DES RUES SAINT-DENIS ET STE-CATHERINE, Montréal.

Tissus Lavables
Occasions Extraordinaires

VOILE CREPE, 36 pouces, le tissu le plus populaire pour robes, blouses, etc. Valeur 30c, réduit à 25c.
MOUSSELINE FANTAISIE BLANCHE, belle tulle, aussi mousseline corsetée, désirable pour robes, tabliers, etc., sans apprêt. Spécial à 15c.
PERCALE DE COULTEUR, fond blanc avec rayures de couleur. Largeur 36 pouces. Valeur 20c et 25c, pour 10c.
VESTING BLANC, choix de dessins à pois et autres. Largeur 22 1/2 pouces. Valeur de 20c, pour 1