

Conseil d'Administration de la Chambre de Commerce DU DISTRICT DE MONTREAL

PRESIDENT

M. ISAIE PRÉFONTAINE, Bourgeois, 107 St-Jacques.

1er VICE-PRESIDENT

M. A. V. ROY, I. C. et industriel, 229, rue Notre-Dame-Est.

2me VICE-PRESIDENT

M. FRED. C. LARIVIERE, Marchand en gros, 911 St-Laurent.

TRESORIER

M. JOSEPH FORTIER, fab. papetier, 210 Notre-Dame-Ouest.

SECRETARE

M. FORTUNAT BOURBONNIERE, Avocat, 76 St-Gabriel.

CONSEILLERS

M. Berthiaume Hon., Trefflé, C. L., propriétaire de "La Presse".
M. Boivin W. U., marchand, 335 St-Laurent.
M. Brodeur Alph. N., marchand, 333 Ste-Catherine Est.
M. Chaput Armand, maison "Chaput Fils & Cie", 4, De Bresoles.
M. Daoust Emilien, librairie Beauchemin, 256, St-Paul.
M. Gonthier Geo., Comptable public, 17, Côte Place d'Armes.
M. Gravel Ludger, agent manufacturier, 26 Place Jacques-Cartier.
M. Hardy A. H., voyageur de commerce, 28, carré St-Louis.
M. Joubert S. D., maison "Lamontagne Ltée", 338, Notre-Dame Ouest.
M. Labrecque J. O., marchand de charbon, 141, Wolfe.

M. Lespérance A. P., gérant Banque d'Epargne, 176, St-Jacques.
M. Marceau E. D., marchand de thés et ca, 288, 285, St-Paul.
M. Marchand J. T., marchand de bois, 1232, Ste-Catherine Est.
M. Martin C. E., marchand en gros, 336 St-Paul.
M. Mullarkey J. P., gér. Mont. Terminal Ry, 160, St-Jacques.
M. Perrault Ovide S., gér. American Tobacco Co., coin St-Antoine et Bourget.
M. Prud'homme Alex., marchand de fer, 19, De Bresoles.
M. Tarte Ls Jos., journaliste "La Patrie".
M. Tétrault Nap., manufacturier, 331 Demontigny Est.
M. Tourville Rod., négociant en bois, 107, St-Jacques.

Autres membres du Conseil ex-officio

ANCIENS PRESIDENTS

M. J. Grenier, ancien banquier, 97, St-Jacques.
M. D. Parizeau, March. de bois, 235, Bl. St-Laurent.
M. H. Laporte, Epicier en gros, 562, St-Paul.
M. Jos. Contant, Pharmacien, 231, Notre-Dame Est.
Hon. Alph. Desjardins, Avocat, Ch., 26, Board of Trade Bldg.

M. L. E. Geoffrion, Epicier en gros, Maison Chaput & Fils.
M. D. Masson, ancien négociant, 35, rue Saint-Sulpice.
M. H. A. A. Brault, ancien négociant, 3, Côte d'Armes.
M. C. H. Catelli, industriel, 31 Barclay.

ANCIENS VICE-PRESIDENTS ET TRESORIER

M. Guillaume Boivin, ancien fabricant de chaussures, 284 Bl. St-Laurent.
M. Alph. Racine, Marchand en gros, 340 St-Paul.
M. L. J. A. Surveyer, marchand de quincailleries, 52, St-Laurent.

Hon. J. D. Rolland, Manufacturier de papier, 14 St-Vincent.
M. Ubalde Garand, Courtier, 116 St-Jacques.
M. J. B. A. Lanctôt, marchand de gants, 212, Bld St-Laurent.

PRESIDENT DE LA CHAMBRE SYNDICALE DE CONSTRUCTION

M. Trefflé Charpentier, Jr, Entrepreneur, 157 Papineau.

AUDITEURS

M. P. A. Gagnon, M. P. H. Dufresne.

COMMISSIONS PERMANENTES POUR 1908-09

Le Président fait partie ex-officio de toutes les Commissions.

ARBITRAGE. — TRIBUNAL D' — MM. les Officiers en charge, les anciens Présidents et Vice-Présidents.

AFFAIRES MUNICIPALES. — MM. C. H. Catelli, président; Trefflé Charpentier, H. Laporte, J. O. Labrecque, J. T. Marchand, J. P. Mullarkey, Damase Parizeau, S. D. Vallières.

AGRICULTURE ET COLONISATION. — MM. D. Parizeau, président; Hon. T. Berthiaume, G. Boivin, E. Blanchard, P. Arthur Côté, W. A. Huguenin, Hon. J. D. Rolland, L. Jos. Tarte, Rod. Tourville.

BEURRE ET FROMAGE. — MM. Adélaïde Fortier, président; W. Champagne, Arm. Chaput, Chs Langlois, W. Lajeunesse, N. Lapointe, J. A. Vaillancourt.

BULLETIN. — MM. Jos. Contant, président; H. A. A. Brault, A. N. Brodeur, E. Daoust, Hon. Alph. Desjardins, A. J. de Bray, S. D. Joubert, H. Godin, L. J. Loranger, O. S. Perrault, Ls Jos. Tarte, F. Bourbonnière.

COMPTABILITE. — MM. Alex. Desmarieau, président; Michel Benoit, Alf. Cinq-Mars, C. A. Gagnon, P. A. Gagnon, Geo. Gonthier, A. P. Frigon, Fred. C. Larivière.

CUIRS ET PEAUX. — MM. Nap. Tétrault, président; Raoul Claude, F. B. Drouin, E. Galibert, L. E. Gauthier, S. D. Joubert, Ludger Gravel, Jean Lamoureux, J. R. A. Lanctôt.

ENSEIGNEMENT TECHNIQUE ET INDUSTRIES MANUFACTURIERES. — MM. A. V. Roy, président; C. H. Catelli, E. Daoust, G. Deserres, Geo. Esplin, Jos. Fortier, S. D. Joubert, J. R. Laurendeau, J. T. Marchand, Oscar Mathieu, O. S. Perrault.

EPICERIES ET PRODUITS ALIMENTAIRES. — MM. Armand Chaput, président; J. Ethier, J. J. Duffy, Nap. Gendreau, Alb. Hudon, E. D. Marceau.

MEMBRES D'HONNEUR DE LA CHAMBRE

Lord Strathcona et Mount Royal S. Beaudin, avocat, C. R.
L'hon. Lomer Gouin

EXPOSITIONS ET MUSEES. — MM. G. Boivin, président; Hon. T. Berthiaume, J. A. Beaudry, C. H. Catelli, A. H. Hardy, A. E. Labelle, J. P. Mullarkey, O. S. Perrault, Louis Perron.

FERES ET METAUX. — MM. Alex. Prud'homme, président; J. Davidson, Ludger Gravel, Alf. Jeannotte, I. L. Laffeur, Fred. C. Larivière, R. Prieur, L. J. A. Surveyer.

FINANCES. — MM. D. Masson, président; Jos. Fortier, U. Garand, J. B. A. Lanctôt, Fred. C. Larivière, A. P. Lespérance, A. V. Roy, L. J. A. Surveyer.

HAUTES ETUDES COMMERCIALES. — MM. Geo. Gonthier, président; C. H. Catelli, Arm. Chaput, Hon. Alph. Desjardins, L. E. Geoffrion, H. Laporte, Fred. C. Larivière, E. D. Marceau, D. Masson, A. V. Roy.

LEGISLATION. — MM. Hon. Alph. Desjardins, président; Hon. F. L. Bègue, Hon. T. Berthiaume, Hon. N. Pérodeau, Edmond Brossard, C. H. Catelli, J. A. Descarries, L. J. Loranger, F. Bourbonnière.

MINES, BOIS ET FORETS. — MM. J. T. Marchand, président; T. Charpentier, A. A. Larocque, J. O. Labrecque, Octave Lemay, J. P. Mullarkey, Hon. J. D. Rolland, Rod. Tourville.

NOUVEAUTES. — MM. Alph. Racine, président; W. U. Boivin, J. N. Dupuis, J. O. Gareau, A. H. Hardy, C. E. Martin, D. Mercure, S. Robitaille, J. H. P. Saucier.

PRODUITS CHIMIQUES. — MM. J. A. E. Gauvin, président; Jos. Contant, Arthur Décaray, S. Lachance, Henri Lanctôt, A. J. Laurence, Paul Leduc.

TRANSPORTS, TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES. — MM. C. H. Catelli, président; W. U. Boivin, A. N. Brodeur, Hon. Alph. Desjardins, Arm. Lalonde, A. E. Lalonde, Fred. C. Larivière, Oct. Lemay, D. McDonald, D. Masson, J. P. Mullarkey, A. V. Roy, Hon. J. D. Rolland.

VINS ET LIQUEURS. — MM. L. A. Wilson, président; J. A. Christin, Arm. Chaput, Albert Hébert, Alex. Orsall, J. M. Wilson.

MEMBRES A VIE

Lord Strathcona et Mount Royal, MM. C. H. Catelli, Joseph Fortier, Ubalde Garand, Isaié Préfontaine, F. D. Shallow.

Conseil de la Chambre Syndicale de la Construction

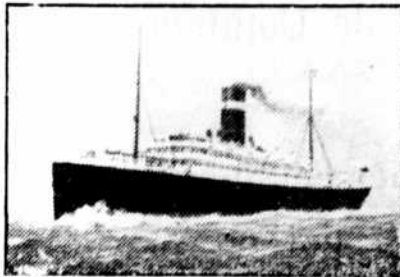
Président, M. Trefflé Charpentier, jr, 157, Avenue Papineau; 1er Vice-Président, M. Pierre Leclere, 1392, Saint-Laurent; 2me Vice-Président, M. Octave Lemay, 147, Cherrier; Trésorier, M. L. Z. Gauthier, 180, Saint-Jacques; Secrétaire, M. J. E. C. Daoust, 180, Saint-Jacques.

DIRECTEURS

MM. L. A. Carrière, 479, Avenue Laurier; Noël Leclair, 874, Sanguinet; Toussaint Enard, 1280, des Erables; J. B. Gratton, 494, Sherbrooke Est; N. T. Gagnon, chambre 26, Board of Trade Bldg.; J. O. Martineau, 1044, St-Denis; L. Z. Mathieu, 356, Workman.

AVIS DES REUNIONS

Les membres de la Chambre sont invités non seulement à l'assemblée générale qui a lieu le premier mercredi de chaque mois, mais aussi à toutes les autres assemblées du conseil tous les autres mercredis à 3.30 heures p. m.



LIGNE ALLAN

Compagnie de Vapeurs
DE LA
MALLE ROYALE

MONTRÉAL A LIVERPOOL

Nouveau *Corsican* 1er Mai
Virginian, à turbines... 8 "
Tunisien 15 "
Victorien, à turbines... 22 "
Nouveau *Corsican* ... 29 "
Virginian, à turbines... 5 Juin

1ere Cabine \$77 50 et \$87 50

2me " \$45.00 et \$47 50 et plus.

MONTRÉAL AU HAVRE

Corinthian 9 Mai
Sardinian 14 "
Parisien 20 "
Sicilien 6 Juin
Corinthian 20 "
Parisien 27 "

Cabines d'une seule classe \$45.00 et \$50.00, suivant le navire.

3me cl ss \$27 50 - Paris \$30.00.

ACCOMMODATION INSURPASSABLE

S'adresser à **L. J. RIVET, 13, Bld St-Laurent**
ou à **H. & A. ALLAN, 2, rue St-Pierre**
MONTREAL

Messrs PITT & SCOTT, 47, rue Cambon, Paris

MM. J. M. CURRIE & CIE, 36, rue d'Hauteville, Paris ou



LIGNE DOMINION

NAVIRES

DE LA

Malle Royale

VOYAGES HEBDOMADAIRES

MONTRÉAL ET QUÉBEC A LIVERPOOL EN HIVER NAVIRES RAPIDES POUR PASSAGERS Rapidité et confort

Accommodation supérieure pour passagers de première, seconde et troisième classe.
Accommodation aux voyageurs sur les ponts supérieurs.
Bonne ventilation, grandes chambres et promenades spacieuses.

Première classe depuis \$65.00 à \$70.00

SERVICE A PRIX MODERES

Une classe de cabine appelée (seconde classe). Voici la ligne à prendre lorsque l'on veut faire un voyage confortable et à bon marché.

Le meilleur du navire à LIVERPOOL, \$45.00; à LONDRES \$47.50; à PARIS, \$52.50.

Pour toutes informations s'adresser aux agents locaux ou à la

DOMINION LINE

17, RUE SAINT-SACREMENT, MONTREAL

L. J. RIVET, 13, BOULEVARD ST-LAURENT

Tél. Bell Main 4097

WHEN GOING TO EUROPE

TAKE THE

“EMPRESSES”

“Empress of Britain”

— AND —

“Empress of Ireland”

or one of the other

C. P. R. Steamships

Rooms 3, 4 and 5, BOARD OF TRADE

G. McL. BROWN, General Passenger Agent

L. J. RIVET, 13, Boulevard Saint-Laurent

RENAUD, KING & PATTERSON, Ltée

COIN STE-CATHERINE ET GUY

Macey

MEUBLES,

LITERIES,

TAPIS,

RIDEAUX, Etc.

— AUSSI —



Meubles de toutes sortes pour bureaux

Entrepot pour les fameuses Bibliothèques à sections “Macey”

Nos marchandises sont de haute qualité.

Nos prix sont uniformes et marqués en chiffres lisibles.

BULLETIN DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

DU DISTRICT DE MONTREAL

9e ANNÉE

Montréal, Avril 1908

No 4

Directeur : FORTUNAT BOURBONNIÈRE

Adresser toutes lettres et communications au secrétaire de la Chambre de Commerce du District de Montréal, 76, rue Saint-Gabriel.

Siège de la Chambre 76, rue Saint-Gabriel, Montréal.

Le bureau est ouvert tous les jours, sauf le dimanche, de 9 heures à midi et de 1.30 à 5 heures p. m.

TABLEAU PHOTOGRAPHIQUE DES MEMBRES DE LA CHAMBRE

Ceux de nos membres qui ne se sont pas encore présentés chez MM. LAPRÉS & LAVERGNE, sont priés de le faire au plus tôt.

SOMMAIRE

	PAGES
1o Les eaux frontières et M. Thomas Côté.....	59
2o Procès-verbaux de la Chambre.....	66
3o Nos prochains dîners-causeries.....	68
4o Nouveaux membres de la Chambre.....	68

LES EAUX FRONTIÈRES

A PROPOS D'UNE CONFÉRENCE FAITE PAR M. THOMAS CÔTÉ À LA CHAMBRE DE COMMERCE

C'est le 4 décembre dernier que M. Thomas Côté, directeur à " La Presse " et Secrétaire de la " Commission Internationale des Eaux frontières " est venu entretenir la Chambre de Commerce de Montréal des travaux de cette importante commission, depuis sa fondation en 1905.

Faisant succinctement mais très substantiellement l'historique de cette question si délicate des eaux limitrophes, M. Thomas Côté parla, d'abord, de la loi passée en 1902, au Congrès de Washington, invitant le Canada, par toute la filière diplomatique de la Grande Bretagne, à nommer une commission internationale destinée à régler les difficultés surgissant à tous moments de la communauté des eaux frontières.

Ce ne fut qu'en 1905 que les gouvernements du Canada et des Etats-Unis en vinrent à cette entente et que la commission des eaux internationales put commencer à travailler de façon efficace.

Deux questions

de première importance se présentaient à l'examen de la commission : celle des Chûtes du Niagara et celle du Sault Ste Marie.

Les principes généraux

posés par la Commission comme base devant amener à une solution peuvent se formuler comme suit :

1o Chaque fois que dans l'un des deux pays, il est question d'établir un pouvoir électrique sur un cours d'eau frontière, il convient d'examiner si les constructions nécessitées pour établir ce pouvoir sont de nature à nuire ou non à la navigation ou aux intérêts particuliers déjà existants.

a) Si ce pouvoir ne doit causer aucun préjudice, on demande aux deux pays d'accorder les autorisations nécessaires.

b) Si ce pouvoir doit nuire, il est demandé aux deux pays de refuser toute autorisation.

2o Aucun détournement de cours d'eaux ne saurait être permis, sans que les deux gouvernements aient examiné les plans.

Voici les principes généraux posés et admis :

Quelle est alors la situation de la Commission vis-à-vis des cas du Sault Ste-Marie et du Niagara ?

Ici nous croyons utile pour les lecteurs du bulletin de la Chambre de Commerce de donner les extraits suivants du livre bleu de 1905 :

D'abord, en ce qui concerne

Le Sault Ste-Marie

l'extrait d'un rapport d'un voyage d'investigation

du sous-comité de la Commission internationale des voies d'eau limitrophes sur les lacs et les rivières y compris une visite au Sault Ste-Marie.

“ La navigation, autour des rapides du Sault Ste-Marie, se fait au moyen de deux canaux, dont l'un est du côté des Etats-Unis et l'autre sur le côté canadien. Entre le canal et le phare, à l'entrée du chenal de Hay Lake, le Gouvernement des Etats-Unis, durant la saison de 1905, a fait enlever les hauts-fonds de Bayfield, ainsi que les autres dans les environs, jusqu'à une étendue assez considérable pour donner un chenal de 21 pieds de profondeur et 1,500 pieds de largeur. A la tête de Sugar-Island, environ deux milles en bas des écluses du canal du Sault Ste-Marie, le chenal se divise en deux branches. L'ancienne ligne de trajet, connue sous le nom de la Route de Gøerge Lake, passe au nord et à l'est de Sugar Island, par George Lake et East Neebish. La nouvelle ligne, appelée Route Hay Lake, passe à l'ouest de Sugar Island, par Hay Lake et Middle Neebish. Les deux routes se rejoignent à la tête de Little Mud Lake. La distance de Point Iroquois à Detour, par la route Hay Lake est de 64 milles, et par la route George Lake, de 75 milles. La plus petite largeur du chenal par la voie de Hay Lake est de 300 pieds, limitée à une distance totale de 8 milles. La largeur générale du chenal est de 600 pieds ou plus, et le minimum de la profondeur, à l'époque ordinaire, est d'environ 19 pieds. Le minimum de la largeur du chenal, par la route George Lake est de 150 pieds et le minimum de la profondeur est de 15 pieds. Les deux routes sont bien balisées par de nombreuses bouées et des lumières au milieu du chenal.

Il y a un autre chenal important, connu sous le nom de chenal St-Joseph, qui a 13 pieds de profondeur au moins.

Il commence près de la jonction des chenaux Lake, George et Hay Lake, à l'extrémité sud de Sugar Island, passe au nord et à l'est de l'île St-Joseph, entre dans la baie Manitoulin, ou chenal du nord, de là pour se continuer jusqu'à la baie Georgienne, par la route de Clapperton Main Pas-

sage et Little Current ; où il rentre directement dans le lac Huron par les chenaux sur les côtés est et ouest de l'île Cockburn, appelés respectivement, le détroit de Nississagi et le chenal de False Detour. Ces chenaux sont tous dans les eaux canadiennes.

A partir de Detour Passage jusqu'au Sault Ste-Marie, les parties du chenal de Lake George, depuis Little Rapids à venir au pied de Sugar Island, sont dans les eaux canadiennes. La partie supérieure du chenal dans Little Mud Lake et le chenal de l'est à Sailor's Encampment, ainsi que la partie de l'angle du chenal ouest, sont tous aussi dans les eaux du Canada. Les ingénieurs des Etats-Unis, en charge du département des Travaux Publics du Bureau de la Guerre, au Sault St-Marie, réclament que les améliorations ci dessus mentionnées ont été faites avec le consentement tacite du gouvernement Canadien. Le chenal Lake George fut creusé de 1869 à 1882 ; celui de Little Mud Lake fut dragué de 1892 à 1894, ce qui coûta \$23,000. Le chenal de Sailor's Encampment fut commencé en 1882 et fini en 1865, au prix de \$23,000. D'autres améliorations furent faites dans ce chenal, de 1903 à 1905, elles coûtèrent \$11,000. De plus, à la tête du chenal de Sailor's Encampment, on enleva des cailloux, du sable et du roc sur une surface de 14,000 pieds de longueur et 200 pieds de largeur, sur le côté ouest du chenal, justement en haut de Johnson's Point, et sur le côté est du chenal on enleva des caissons immergés et des crêtes de rochers, couvrant une surface de 1,800 verges carrées. On a travaillé à ces ouvrages importants durant toute la saison d'été. Au pied de Little Mud Lake, l'angle dans le chenal fut élargi, l'année dernière, sur le côté est, par l'enlèvement de 49,033 verges cubes de sable et de cailloux, couvrant une surface d'environ 15,700 verges carrées ; et sur le côté ouest par l'enlèvement de 3,941 verges cubes, couvrant une surface de 2,400 verges carrées.

Chûtes Niagara

Au sujet des chûtes Niagara, Monsignor Laflamme a envoyé à M. Thomas Côté, sur la demande de

ce dernier, le rapport dont nous publions ci-après les extraits.

Note sur le déplacement de la chute Niagara

SOMMAIRE —

1. Incertitudes de la chronique géologique, telle qu'appliquée au creusage de la gorge et au recul de la chute Niagara.
2. Mécanisme du recul de la chute.
3. Irrégularités de l'érosion au Niagara, dans le passé et dans l'avenir.
4. Oscillations séculaires du bas in des grands lacs, leurs effets sur la rivière Niagara.
5. Variations dans le volume des eaux de la rivière, du côté canadien et du côté américain.
6. Influence des usines électriques sur la chute.

1. Je n'entreprendrai pas de faire ici l'histoire géologique de la rivière Niagara, ni celui de la chute elle-même. L'histoire du passé n'entre pour rien dans le programme qui m'a été tracé. De plus, trouver ce qu'a été le Niagara dans les âges géologiques antérieurs est un problème extrêmement complexe. Depuis plus d'un demi-siècle, plusieurs grands noms de la science géologique, canadienne et américaine, l'ont abordé sur toutes ses faces et, en dépit de leurs travaux, malgré toutes les hypothèses que ces recherches ont provoquées, on peut-être à raison de ces hypothèses elles-mêmes, on peut dire que la question reste encore loin d'être complètement résolue. Et, si on connaît assez bien les grandes lignes de cette histoire, les détails nous en échappent. Or, dans le cas présent, les détails ont plus d'importance que les faits généraux définitivement acquis à la science.

Ce désaccord des géologues devient tout à fait évident, quand on se rappelle que, parmi les principaux d'entre eux, les uns donnent 5,000 ans comme étant l'espace de temps qu'il a fallu à la chute pour creuser son lit depuis les hauteurs de Queenstown jusqu'à sa position actuelle; tandis que d'autres, d'une égale valeur scientifique, affirment qu'il n'a pas fallu moins de 50,000 ans pour le creusage de l'ensemble de la gorge du Niagara.

C'est entre ces chiffres extrêmes que viennent se placer les évaluations de plusieurs autres. Certes, en voilà assez pour établir que, sur ce point de l'histoire du Niagara, l'accord est loin d'être parfait, et pour faire voir en même temps combien les données sur lesquelles on travaille sont quelquefois incertaines et susceptibles d'interprétations différentes.

Je pourrais peut-être en dire autant de la question toute spéciale du recul de la chute. Tout le monde connaît le fait. Mais ce n'est que depuis 1842 qu'on a exécuté des mesures et qu'on est arrivé à des constatations définies. Auparavant, depuis le P. Hennepin, en 1678, jusqu'aux triangulations de Sames Hall, en 1842, on pouvait seulement dire que le Fer-à-Cheval avait reculé; voilà tout. De combien? Personne ne le savait d'une façon certaine.

Comme c'est cette rétrogradation de la chute que j'ai dû étudier plus particulièrement, je me permettrai d'en exposer ici le mécanisme tel que donné par tous les géologues. Nous serons ensuite plus à même de prévoir ce qu'il pourra être dans l'avenir.

2 Sur toute la longueur de la crête de la cataracte, l'eau glisse à la surface d'une épaisse couche de calcaire dolomitique. Les lits, notablement fracturés et sillonnés de joints qui se trouvent à la surface, sont superposés à d'autres lits parallèles, de même composition, mais plus compacts, plus résistants. L'ensemble de ces assises constitue ce qu'on appelle: le calcaire de Lockport ou de Niagara. C'est sur la première série de ces strates, celle qui est fissurée, que glisse l'eau de la rivière depuis la tête des rapides jusqu'à la chute,

Au-dessous de ces calcaires

se trouve une masse de feuillets d'argilite compacte, parallèles aux lits calcaires, lesquelles constituent à peu près à eux seuls toute la partie inférieure de l'escarpement de la chute. Ces masses schisteuses sont démolies, et par l'eau qui rejaillit d'en bas et par celle qui les atteint directement

directement d'en haut. Elles s'effritent et disparaissent. De sorte que, après un temps plus ou moins long, les assises calcaires supérieures font saillie en avant ; et, alors, privées ainsi du support qui les tenait en place, elles cèdent sous le poids de l'eau qui passe et s'écroule ; la crête de la chute, par suite de cet effondrement se trouve reculée d'autant. Plus tard, la même chose se répète, amenant chaque fois le recul d'une section de la crête de la chute.

Ce n'est donc pas, comme on pourrait le croire, le frottement, pourtant énorme, de l'eau de la rivière qui use les lits du fond et les fait peu à peu disparaître ; mais c'est plutôt la destruction du support de ces lits qui provoque leur écroulement en quantité plus ou moins grande. Nous avons affaire à une démolition plutôt qu'à une érosion par usure ou par dissolution.

3. Par conséquent, l'étendue du recul, sa direction, sa limite, tout cela dépend de données assez difficiles à élucider dans le détail. Survienne quelque part une dureté plus grande des lits inférieurs d'argilite ; ou bien encore que les lits calcaires acquièrent une consistance plus compacte, plus résistante, le recul se ralentira, Une modification inverse dans la nature physique des lits l'accélèrera.

On devra tenir un égal compte des changements dans la résistance des couches géologiques, quand il s'agira de prévoir la direction dans laquelle se fera le recul. Cette direction sera largement influencée par le fait que, sur le vaste déploiement du Fer-à-Cheval, certaines parties céderont plus ou moins facilement que d'autres à l'action désagrégeante des eaux. Enfin, n'oublions pas non plus que, si la masse d'eau est plus grande en un point qu'en un autre, le calcaire se cassera plus vite là qu'ailleurs et le recul, en ce point, sera accéléré d'autant.

Voilà qui explique

pourquoi le recul de la chute canadienne est trois ou quatre fois plus rapide que celui de la chute américaine ; pourquoi il se fait, pour ainsi dire,

par accès, tantôt plus vite, tantôt plus lentement (1) ; pourquoi encore il est plus marqué en certains endroits qu'en d'autres du Fer-à-Cheval ; pourquoi enfin il lui arrive de ne pas être toujours plus accentué à l'endroit où la masse d'eau est la plus grande.

Il est donc évident que la quantité dont la cataracte rétrograde chaque année varie sans cesse, mais on peut aller encore plus loin et se demander si les chiffres qu'on nous donne comme étant l'expression de cette rétrogradation sont rigoureusement exacts. Rappelons-nous à ce propos, que la détermination précise de la ligne de crête du Fer-à-Cheval, de laquelle dépend l'évaluation du recul de la chute, ne peut se faire que par une triangulation très délicate, prenant pour base un certain nombre de points fixes riverains et d'autres points également fixes, choisis le long de la crête elle-même. Or rien de plus instable, de plus changeant, que la surface d'une nappe d'eau qui tombe. Il peut arriver, et il arrive sans doute quelquefois, que certains des points choisis comme repères, sur la crête de la chute, ne soient pas reconnaissables aux différentes stations riveraines, ou encore soient confondus avec les points voisins.

Anomalies

En partant de là on comprend mieux certaines anomalies qu'on trouve dans les profils du Fer-à-Cheval tels que tracés en 1842, 1875, 1886 1890, et reproduits par M. Spencer en 1894. Sans contredit, la plus étrange de toutes est bien de voir que le profil de 1886 dépasse au sommet du Fer-à-Cheval, celui de 1890 ; de sorte que, en ce point

(1) M. Grabeau, dans son ouvrage intitulé "Geology and Paleontology of Niagara Falls and Vicinity", p. 83, donne les chiffres suivants comme étant l'expression du recul moyen du Fer-à-Cheval, tel qu'il ressort des mesures de Hall en 1842, des Ingénieurs du Lake Survey en 1875, de R. S. Woodward en 1886 et de M. S. Kibbe en 1890. La chute aurait reculé de 2.01 pds par année de 1842 à 1825, de 1.86 de 1875 à 1881 et de 5.01 de 1886 à 1890. L'été dernier, M. Spencer a procédé, avec le plus grand soin à de nouvelles déterminations du profil de la chute. Il en résultera probablement, une fois les calculs terminés, un chiffre différent des précédents.

particulier, de 1886 à 1890, la chute aurait plutôt avancé que reculé. Nous pouvons en dire autant des profils de 1875 et de 1886 ; ils chevauchent à l'ouest du Fer-à-Cheval.

Donc le problème à résoudre, quand on veut mesurer le recul de la chute Niagara, est très difficile dans ses derniers détails, et l'on ne peut guère arriver qu'à un chiffre moyen, approximatif, sans qu'il faille attacher trop d'importance aux centièmes de pieds que donne le calcul.

Comme conclusion générale de tout ce qui précède, nous pouvons dire sans crainte d'être contredits, que nous ne connaissons pas assez la structure physique intime des assises calcaires et schisteuses qui causent la chute, pour affirmer positivement, d'une part, quelle est la vitesse régulière du recul, et pour dire d'autre part, que le recul se continuera indéfiniment, avec la même vitesse, dans la direction qu'il a suivie depuis quelque cinquantaine d'années. Au moment actuel, il semble suivre le contour de l'Île-aux-chèvres.

En sera-t-il toujours ainsi ?

Il est possible que oui, il est également possible que non. M. J. W. Spencer, que j'ai eu le plaisir de rencontrer à Niagara et dont les études géologiques sur cette localité, poursuivies depuis plusieurs années avec une ardeur inlassable, ont une grande valeur, me disait que, dans son opinion, l'érosion se ferait encore sentir quelque temps du côté de l'Île-aux-chèvres, puis que le côté ouest céderait à son tour.

Oscillations lentes

Or les géologues nous informent que cette partie de la surface continentale américaine qui contient les grands lacs est soumise à des oscillations lentes lesquelles ont pour résultat un soulèvement général au nord-est, ou un affaissement au sud-ouest. Ce mouvement séculaire, quelque faible qu'il soit, se poursuivant indéfiniment, aura pour premier effet de diminuer la vitesse des eaux qui coulent vers le nord-est. Puis, il arrivera un moment où le

drainage des lacs Supérieur, Michigan, Huron et Érié, au lieu de se faire vers le lac Ontario, prendra la direction du Mississippi, par l'extrémité sud du lac Michigan.

Veut-on des chiffres ? J'emprunte les suivants à M. Grabau (2). Dans 2000 ans, la rivière des Illinois et la rivière Niagara se partageront en quantité égale les eaux des grands lacs. Dans 2,500 ans, la rivière Niagara ne coulera plus que par intermittence. Dans 3,000 ans, il n'y aura plus de Niagara, et tout l'immense bassin hydrographique des grands lacs, sauf celui du lac Ontario, se videra dans le Mississippi. Donc, d'ici là, le débit du Niagara doit aller sans cesse en diminuant, et l'érosion de la chute varier dans le même sens. Nous verrons plus tard ce qu'il faut penser de ces chiffres.

Mais, avant d'aller plus loin, ces mouvements de bascule de la croûte terrestre eux-mêmes, sont-ils bien aussi réguliers, aussi constants, qu'on le dit ? Sans doute, ils existent un peu partout. On les retrouve en Scandinavie, au Groenland et sur une foule d'autres côtes. Mais ce que l'on constate également, c'est qu'ils sont loin de se faire toujours régulièrement et toujours dans le même sens. D'après M. Clarke (3), les rivages de Gaspé et de Percé, qui s'abaissaient il y a cinquante ans, se soulèvent à l'heure actuelle. Qui connaît l'exemple classique du fameux temple de Sérapis, en Italie, qui, après avoir été enfoncé sous l'eau pendant longtemps, par suite d'un affaissement du sol, en est sorti plus tard et a atteint, il y a déjà plusieurs siècles, un niveau qui ne varie plus ? Les mouvements oscillatoires de la surface terrestre se font donc suivant des périodes très variables. Quelquefois, ils persistent pendant des siècles ; d'autres fois, c'est l'affaire de quelques années. Et, si l'on veut parler en particulier du mouvement qui pourrait affecter la rivière Niagara, personne n'en connaît encore la période. Il peut se continuer, cesser ou même se faire en sens inverse. Donc il est impossible de se baser sur ces données incertaines

(2) Loc. cit. p. 65.

(3) Loc. cit. p. 490.

pour arriver à des affirmations trop positives, la solidité de ces dernières ne pouvant jamais dépasser celle de prémisses. Voilà ce que disait tout dernièrement M. Clarke. Aussi les oscillations possibles du bassin des grands lacs ne méritent guère d'entrer en ligne de compte, quand on étudie un problème comme celui dont il est question aujourd'hui, à moins de vouloir étendre ses conjectures à un avenir tellement éloigné qu'elles perdent alors tout intérêt.

L'effet du recul

6. On peut se demander si le recul de la chute aura pour effet de diminuer la quantité d'eau qui baigne actuellement la rive canadienne dans les rapides supérieurs. De ce côté, je ne crois pas que nous ayons beaucoup à craindre. Quelque direction que prenne le recul, nous aurons toujours plus d'eau que les américains, et cela pour deux raisons. Le niveau du lit de la rivière est plus bas de notre côté. Le premier seuil des rapides supérieurs traverse complètement la rivière en inclinant du côté de la rive canadienne ; en ce dernier point, il est notablement moins élevé que du côté américain. La chute canadienne est d'environ dix pieds plus basse que la chute américaine. Donc l'eau se porte naturellement de notre côté, là où le niveau est le moins élevé ; et si, par suite du creusement du Fer à Cheval, il se produit plus tard une modification dans le niveau général de la rivière, il y a tout lieu de croire qu'elle ne se fera pas à notre détriment.

De plus, il ne faut pas oublier que la rivière Niagara, au point où en est la chute, tourne presque à angle droit, du sud-est vers le nord-est, et que, par conséquent, son eau va frapper directement et en grande masse la rive canadienne, avant de prendre sa nouvelle direction. Le cheval américain n'en a guère que le surplus. Déjà, pour empêcher l'érosion du rivage canadien, il a fallu des précautions spéciales.

L'effet de cette déviation se fait d'autant plus fortement sentir, que le lit de la rivière se rétrécit très notablement, précisément au point où il

change de direction. Le flot se trouve, pour ainsi dire, ramassé entre l'Île-aux-chèvres et la rive canadienne. Et sa masse devenant plus volumineuse, a une tendance plus marquée, en vertu de son inertie, à suivre sa direction première, et, par suite, à se porter de notre côté.

Il importe donc peu pour nous que la nouvelle gorge du Fer-à-cheval, qui est à se faire, suive le centre de la rivière, ou se dirige, comme elle l'a fait depuis un demi-siècle, parallèlement au rivage de l'Île-aux-chèvres. Nous ne croyons pas que le volume des eaux canadiennes en soit sérieusement affecté.

Nous ne pouvons pas en dire autant du chenal américain. Il sera à sec avant que la nouvelle gorge du Fer-à-cheval ait atteint la ligne qui joint l'extrémité supérieure de l'Île-aux-chèvres aux îles Dufferin.

Déjà, grâce aux saignées qu'on a faites en différents points de la rivière, au-dessus des chutes, le niveau général a été assez modifié pour que, au dire des habitants de Niagara, presque à chaque printemps, les glaces qui descendent du lac Érié, ne trouvant plus assez d'eau pour flotter, échouent à l'entrée du chenal américain et le bloquent complètement ; la chute américaine cesse d'exister pour quelques jours. Ce phénomène, exceptionnel avant l'installation des exploitations électriques, serait devenu à peu près annuel aujourd'hui.

Le grand danger

7. À ce propos, je crois devoir ajouter, bien que ceci n'entre pas directement dans les instructions que j'ai reçues, que le danger qui menace réellement la chute Niagara ne provient pas tant de l'usure de son lit que de l'enlèvement d'une forte proportion de ses eaux par les exploitants d'énergie électrique qui se sont déjà établis dans le voisinage et qui s'y établiront plus tard.

Déjà, d'après M. Clarke (4), lorsque les cinq usines électriques maintenant installées à Niagara développeront toute l'énergie qu'elles ont le droit

(4) Loc. cit. p. 500.

de demander à la rivière d'après leurs chartes, et dépen- sèrent un total d'au moins 48,000 pieds cubes d'eau par seconde, les chutes américaines seront presque à sec. Et si ces saignées se multiplient, toujours au-dessus des chutes, celles-ci, les américaines, disparaîtront définitivement; le Fer-à-cheval lui-même perdra une partie de sa majestueuse splendeur.

Encore une fois, cette question, extrêmement délicate, soit qu'on l'envisage au point de vue de l'intérêt public, soit qu'on l'étudie au point de vue des intérêts privés, sort du cadre strict de mon travail. Cependant, j'ai cru devoir la signaler aux Membres de la Commission Internationale, à raison de leur haute compétence et de la grande influence dont ils disposent auprès des autorités constituées. J'ajoute que la conservation des chutes dans leur état général actuel, peut elle aussi, devenir l'objet d'une entente internationale entre les gouvernements canadien et américain. Après tout, un phénomène naturel aussi grandiose, qui attire chaque année des centaines de mille visiteurs (plus de huit cent mille, dit-on), vaut bien la peine qu'on songe à en assurer la perpétuité.

On pourra lire à ce sujet le très intéressant travail de M. Clarke intitulé: "The Menace to Niagara", publié dans le "Pop. Sc. Monthly" du mois d'avril dernier, et auquel j'ai fait de nombreux emprunts. La question y est traitée sans aucun parti pris et avec une très grande sûreté de vue, indépendamment de toute question d'intérêt.

Conclusion

8. La chute Niagara recule chaque année. Le mécanisme de ce recul est tel qu'il est impossible de préciser quoi que ce soit relativement à sa vitesse et à sa direction à venir; en dehors des grandes lignes, tout est plus ou moins problématique. Ce phénomène est susceptible de varier beaucoup, à cause des changements possibles, dans la circonstance physique des lits géologiques sur lesquels glisse la chute. On ne peut que conjecturer, dit M. Grabau, quel sera le caractère du

chenal qui se creuse maintenant dans le Fer-à-cheval.

Dans tous les cas je ne crois pas que les eaux canadiennes aient beaucoup à souffrir de ce recul, quelle que soit la direction qu'il prenne d'ici à de très longues années. Pendant le cheminement de la gorge du Fer-à-cheval jusqu'au seuil supérieur des rapides, tout me porte à croire que le côté canadien aura toujours sa large part de la force hydraulique de la rivière.

(Signé) J. C. K. LAFLAMME.

Après examen

des deux cas, au Sault Ste-Marie le pouvoir d'eau disponible fut partagé par moitié entre les deux pays.

C'est-à-dire que le Canada peut disposer de 80,000 pieds cubes par seconde au lieu de 5,000 primitifs cependant, ce pouvoir d'eau ne pourra être mis en usage qu'autant que le niveau d'eau du lac Supérieur atteindra 201 pieds audessus du niveau moyen des eaux, à New-York, niveau reconnu nécessaire pour assurer l'exercice de la navigation.

Au cas contraire, les surintendants américain et canadien ont le pouvoir de fermer les écluses sans préjudice pour les industries établies. On considère en effet les intérêts de la navigation comme supérieurs à toutes autres considérations publiques ou privées.

Aux chûtes de Niagara

la question se compliquait du souci de ne pas détruire la beauté du site naturel. Cette question mise de côté, la commission se demanda ce que le Canada avait à gagner au développement du pouvoir qui peut-être produit par les chutes.

Après enquête, il fut reconnu que la force, actuellement recueillie, de 32,000 pieds cubes serait encore suffisante dans quelques cinquante ans.

Partant de ce principe, il fut décidé que le Canada ne pourrait disposer que de 36,000 pieds cubes par seconde donnant une force de 190,000.

La beauté du panorama et la suprématie et les intérêts canadiens se trouvent donc complètement respectés par cette solution.

D'autres questions

La Commission s'est aussi occupée de : la construction d'un tunnel sous la rivière Détroit, de la délimitation de la frontière sur le lac Érié, le canal d'assainissement de la Ville de Chicago etc., etc.

En terminant cette remarquable étude que la chambre a écoutée avec le plus vif intérêt, M. Thomas Côté a laissé entrevoir la mise en construction du fameux canal de la baie Georgienne, qui d'après le conférencier serait de la plus grande utilité.

PROCES-VERBAUX DE LA CHAMBRE

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE MENSUELLE

Séance du jeudi, 5 mars 1908

Présidence de M. Issie Préfontaine, président.

Étaient présents : MM. A. V. Roy, 1er vice-président, Fred. C. Larivière, 2me vice-président, Jos. Fortier, trésorier, G. Boivin, W. U. Boivin, Geo. Gonthier, Arm. Chaput, A. H. Hardy, Hon. Alph. Desjardins, A. N. Brodeur, L. E. Jalbert, J. C. G. Contant, Ludger Gravel, Victor Archambault, Jos. Art. Godin, J. O. Labrecque, Oct. Lemay, D. Masson, J. T. Marchand, J. P. Mullarkey, Wilfrid Marsan, M. de la Bruère, L. de Roode, Ls Perron, Rod. Tourville et le Secrétaire.

Le procès-verbal de l'assemblée générale du 12 février dernier est lu et adopté.

Courrier. — Des accusés de réception par les députés fédéraux du district de Montréal quant à la résolution formulée par le Conseil de la Chambre relative aux avantages du fonctionnement actuel dans notre province du système d'administration des Cours d'Amirauté au Canada.

Une série de programmes et de documents d'informations sur le premier Congrès international frigorifique qui doit avoir lieu à Paris en juin prochain.

L'Exposition internationale à Montréal. — Sur proposition de M. Guillaume Boivin, président du comité des "Expositions", le rapport de ce comité relatant que ses membres ont considéré d'abord opportun de consulter Son Honneur le Maire de Montréal est adopté à l'unanimité.

Le président de la Chambre fait un rapport verbal d'une entrevue que Son Honneur le Maire de Montréal avait bien voulu fixer pour lundi, le 2 mars précédent, à laquelle il avait invité un certain nombre d'échevins pour recevoir et entendre les représentants de cette Chambre comprenant en outre de ses cinq officiers : MM. C. H. Catelli, ex-président de cette Chambre et ex-Commissaire honoraire du Canada à l'Exposition internationale de Milan ; Jas Brodie, secrétaire de la Commission canadienne d'Expositions ; G. Boivin, président de notre comité des "Expositions" ; Ls Perron, ingénieur, l'un des membres de ce comité.

Le président de la Chambre est heureux de déclarer que les autorités municipales ont fait le meilleur accueil aux délégués de cette Chambre et reconnu l'importance et les avantages du projet pour la métropole. Elles ont, à la suite surtout des remarques judicieuses de MM. les échevins L. A. Lapointe et L. A. Lavallée, prié la Chambre d'appuyer la ville de son influence auprès de la Législature de Québec pour en obtenir les amendements nécessaires à la charte de Montréal pour ces fins spéciales.

La Chambre, sur motion de M. Fred. C. Larivière, décide de charger le Président de la Chambre avec pouvoir de s'adjoindre, de se rendre en délégation à Québec pour surveiller la législation des amendements à être proposés à la charte de Montréal et de prêter à la ville tout son appui pour lui faire octroyer l'autorisation compétente des pouvoirs généraux et assez amples pour la mettre en état de garantir un montant raisonnable, et en proportion de la nature du projet. A cette occasion, M. J. P. Mullarkey propose de référer à notre comité des "Affaires municipales" l'examen de la question de l'opportunité qu'il pourrait y avoir de s'enquérir si les vues exprimées en ces derniers temps sur

notre système d'organisation municipale ne devraient pas être suivies d'une attention spéciale par les délégués qui représenteront notre Chambre devant le Parlement à la présente session. Cette proposition a été adoptée et M. J. T. Marchand est nommé président intérimaire du comité des "Affaires municipales" au lieu de M. Catelli, absent par suite d'un voyage en Europe.

Sur proposition de M. Fred. C. Larivière, la Chambre décide d'inviter le comité des "Transports" à préparer un nouveau rapport en vue de recommander de nouveau à l'attention des autorités compétentes l'urgence qu'il y a pour Montréal de voir construire un embranchement de la ligne principale du Grand Tronc Pacifique vers le port de Montréal et charge le président de la Chambre d'agir comme président intérimaire de ce comité au lieu et place de M. C. H. Catelli, absent en voyage en Europe.

ASSEMBLEE GENERALE SPECIALE

Séance du lundi, 16 mars 1908

Présidence de M. Isate Préfontaine, président.

Etaient présents : MM. les vice-présidents A. V.

Roy et Fred. C. Larivière, Jos. Fortier, trésorier, Arm. Chaput, G. Boivin, Victor Archambault, Arm. Lalonde, H. Laporte, J. O. Labrecque, Honoré Gervais, Hon. J. A. Ouimet, Hon. Alph. Desjardins, A. H. Hardy, L. Jos. Tarte, Nap. Tétrault, A. Ecrément, A. Ghysens, T. Charpentier, Pierre Bernard, E. D. Marceau, D. Masson, J. W. Harris, L. L. Ferland, Geo. Gonthier, Ls Perron, S. D. Vallières, L. C. de Tonnancour, Geo. Esplin, C. E. Martin, J. P. Mullarkey, Ludger Gravel, Jos. Brunet, O. H. Létourneau, S. Robitaille, T. Laffleur, E. Rolland, J. H. Foisy, Wilfrid David, Joseph Morin, J. C. G. Contant, J. B. Thibaudeau, L. E. Jalbert, Louis Hamon, Jules D. Drolet, Jos. Art. Godin, L. Villeneuve, J. L. Roy, V. A. Pilon, Rémi Gohier, J. E. Deslauriers et le Secrétaire.

Le président de la Chambre expose d'abord l'objet de l'assemblée relativement à l'immense intérêt de la ville de Montréal dans l'obtention d'une ligne de raccordement avec la ligne principale du Transcontinental.

Après que le président eût fait l'historique des précédents travaux et démarches de la Chambre à ce sujet afin que Montréal ait sa juste part dans les bénéfices que le coût de la construction du Transcontinental doit fournir au pays, lecture est donnée du rapport du comité des "Transports" (paru dans le Bulletin de mars courant, page 54) que le Conseil avait, vu son importance, référé à la considération de la Chambre.

M. H. Laporte s'enquiert si la construction d'un embranchement de la ligne principale du G. T. P. est facultative ou obligatoire pour la compagnie.

M. J. P. Mullarkey qui a fait une étude spéciale de la question l'informe qu'il n'y a rien d'obligatoire dans les Statuts.

M. le député Honoré Gervais confirme ce témoignage et ajoute que, dans son opinion, il serait opportun pour la Chambre de comparer d'abord les deux lignes d'embranchement dont l'autorisation a été accordée à la Compagnie par le Statut de 1906 et de recommander la ligne longeant la vallée de l'Ottawa de préférence à la ligne dite de Joliette, déclarant que les rivalités élevées sur le choix du site et du tracé de la ligne de raccordement peuvent bien continuer en faveur de la ligne de Joliette qui a pour elle les députés de Winnipeg, Moncton, Toronto et Québec.

Le président de la Chambre croit de son côté qu'il faut d'abord obtenir du gouvernement la certitude qu'un embranchement sera construit, sauf au Conseil de la Chambre de continuer l'étude de la question du choix entre les deux tracés déjà autorisés ou tout autre qui pourrait être recommandé comme étant le plus avantageux pour Montréal.

Finalement sur proposition de M. A. V. Roy, secondé par l'Hon. Alph. Desjardins, le rapport du comité des "Transports", tel que soumis à l'assemblée générale, est adopté à l'unanimité et il est décidé d'en transmettre des copies à qui de droit.

Sur proposition de l'Hon. J. A. Ouimet, il est de plus décidé qu'une délégation, dont le choix est laissé au président de la Chambre et à laquelle seront invités à se joindre les autres corps publics de Montréal ainsi que les autorités municipales, soit chargée d'aller à Ottawa défendre les intérêts de Montréal et obtenir du gouvernement la promesse de la construction d'une ligne de raccordement entre la ligne principale du Transcontinental et la métropole par la voie la plus directe que possible.

Sur proposition de M. E. D. Marceau, la Chambre remercie M. le député Gervais, pour l'intérêt qu'il a témoigné à la Chambre en cette circonstance et pour la gracieuseté de l'offre qu'il a faite de mettre à sa disposition les cartes et les documents qui ont servi aux débats qui ont eu lieu devant la Commission des Chemins de fer aux dernières sessions à Ottawa.

Avant de clore la séance, le président de la Chambre remercie les membres présents de leur dévouement aux intérêts du commerce et déclare que le Conseil va, sans délai, reprendre en mains d'autres questions d'intérêt plus local peut-être, mais cependant d'une importance majeure, savoir : l'établissement d'un service de transport du fret par voie ferrée dans la ville et la banlieue et les réformes nécessaires pour obvier à la congestion actuelle du trafic des passagers de tramway.

Et la séance est levée.

NOS PROCHAINS DINERS-CAUSERIES

Ils auront lieu aux dates suivantes : jeudi le 30 avril courant, jeudi le 21 mai courant et enfin jeudi le 25 juin prochain.

Ils commencent à sept heures du soir très précises. Le prochain dîner-causerie a lieu au Club St-Denis, celui du mois de mai à la salle des conférences de la Cie Amiot, Lecours et Larivière, Incorporée, et celui de juin au Club Canadien.

Liste des nouveaux membres de la Chambre admis à l'assemblée générale du 1er avril 1908

- M. Berthiaume Oscar, courtier d'assurance, 83 Notre-Dame Ouest, présenté par M. G. Boivin ;
 M. Dufresne J. B. M., prés. Cie Mut. d'Immeubles, 592 Ste-Catherine Est, par M. J. O. Labrecque ;
 M. Douville Elie, plombier, 137 St-Urbain, par M. Joseph Fortier ;
 M. Foncher Dr A. A., industriel, 53 St-Sulpice, par M. Jos. Fortier ;
 M. Famelart Léon, Vice-Consul Rép. Argentine, par M. Lambert de Roode ;
 M. Gravel Chs Edouard, comptable (Succ. Pratt), 222 St-Jacques, par M. A. V. Roy ;
 M. Gabard Marcel, sténographe officiel, Palais de Justice, par M. A. V. Roy ;
 M. Gaboury E., voyageur de commerce, 180 Berri, par M. O. S. Perrault ;
 M. Hébert A. H., notaire, 133 Notre-Dame Ouest, par M. Ludger Gravel ;
 M. Jeannotte A. F., médecin, 205 Visitation, par M. Ludger Gravel ;
 M. Langlois L., marchand-tailleur, 678 Ontario Est, par M. O. S. Perrault ;
 M. Laviolette Isidore, médecin, 246 Panet, par M. J. O. Labrecque ;
 M. Limoges Z., marchand de provisions, 614 St-Paul, par M. Arm. Chaput ;
 M. Lecompte J. Albert, marchand, 209 Ste-Catherine Est, par M. Ludger Gravel ;
 M. Labelle J. A., avocat, Edifice de " La Presse ", par M. Ludger Gravel ;
 M. Lalonde Emery, régistrateur, 9 St-Jacques, par M. G. Boivin ;
 M. Lemay J. Henri, journaliste, " Le Canada ", par M. F. Bourbonnière ;
 M. Leblanc J. A., médecin, 401 Demontigny Est, par M. S. Lachance ;
 M. Paquet Camille, notaire, 54 Notre-Dame Est, par M. Ludger Gravel ;
 M. Racine J. L. A., marchand en gros, 340 St-Paul, par M. J. T. Marchand ;
 M. St-Denis F. X., voyageur de commerce, 691 Berri, par M. O. S. Perrault ;
 M. St-Jean Ulric, marchand, Contrecoeur, Qué., par M. J. C. G. Contant.