

La Chambre de Commerce du District de Montreal



1909 - 1910

MONTREAL :

ADJ. MENARD, IMPRIMEUR, 3, PLACE JACQUES-CARTIER

La Banque Provinciale du Canada

Incorporee par Acte du Parlement en juillet 1900

Siège Central : 7 et 9, PLACE D'ARMES, MONTREAL, Canada

CAPITAL AUTORISÉ \$2,000,000.00

CAPITAL PAYÉ \$1,000,000.00

RÉSERVE ET SURPLUS \$350,000.00

Conseil d'Administration :

President, M. H. Laporte; Vice-President, Hon. L. Beaubien, M. Rod. Forget, M. G. M. Bosworth, M. Alphonse Racine, M. Tancredi Bienvenu.

Bureau de Contrôle

(Commissaires-Conseillers)

President : Hon. Sir Alex. Laocote; Vice-President : Docteur E. P. Lachapelle; Sir Lomer Gouin.

Bureau Chef

Directeur-Gérant : Tancredi Bienvenu; Auditeur-général : A. S. Hamelin; Inspecteur : J. W. L. Forget.

Bureaux de Quartiers à Montreal

M. LA ROSE, Gérant, Succursale de Montreal, 7 et 9, Place d'Armes
Luc. S. GAUTHIER, Ass't Gérant.

316, rue Rachel (St-Jean-Baptiste Nord); 271, rue Roy (St-Louis de France); 742, rue Ontario Est; 845, rue Notre-Dame Ouest; 3151, rue Notre-Dame (Ste-Cunégonde); 672, rue Beaubien (Boulevard St-Denis); Abattoirs de l'Est.

Succursales dans la Province de Quebec

Berthierville, Beauport, Cedar Hill, Coteau Station, D'Israeli, Gentilly, Hull, Jeune Lorette, Lachine, L'Epiphanie, Plerville, Saint-Anselme, Saint-Croix, Saint-Denis sur Richelieu, Saint-Eustache, Saint-Flavin, Sainte-Gertrude, Saint-Guillaume, Saint-Jean Port-Jo, Saint-Pascal, Saint-Raphaël, Saint-Scholastique, Saint-Stanislas, (Champlain), Terrebonne, Trois-Rivières, Valleyfield, Verchères, Ville Saint-Laurent, Yamachiche.

Correspondants à l'Étranger

ÉTATS-UNIS—New York: Metropolitan Bank, Citizens Central National Bank; Boston: National Bank of the Republic; Chicago: National Bank of the Republic; Continental National Bank; ANGLETERRE: The Capital and Counties Bank Limited; Bank of Montreal; FRANCE: Société Générale; Comptoir National d'Escompte de Paris; Crédit Lyonnais; ALLEMAGNE: Deutsche Bank; AUTRICHE: Banque Impériale et Royale Privilegiée des Pays Autrichiens; ITALIE: Banca Commerciale Italiana.

Intérêt de 3 p. c. par an alloué sur dépôts épargnés et capitalisé semi-annuellement.

Intérêt sur certificats de dépôts. 3½ p. c. pour 6 mois et 3½ p. c. pour un mois et plus, pour des sommes pas moindre que \$500.00.

Etablie en l'an 1864

LA BANQUE DES MARCHANDS DU CANADA

CAPITAL VERSÉ \$6,000,000.00

RÉSERVE ET PROFITS INDIVIS \$4,602,157.00

Bureau de Direction :

PRÉSIDENT : SIR H. MONTAGU ALLAN,
VICE-PRÉSIDENT : JONATHAN HODGSON, Ecr.,
THOS. LONG, Ecr.,
C. F. SMITH, Ecr.,

HUGH A. ALLAN, Ecr.,
C. M. HAYS, Ecr.,
ALEX. BARNET, Ecr.,
F. ORR LEWIS, Ecr.,

K. W. BLACKWELL, Ecr.,

E. F. HEBDEN, GÉRANT GÉNÉRAL.

T. E. MERRETT, SURINTENDANT DES SUCCURSALES ET INSPECTEUR EN CHEF.

De toutes les banques faisant affaires au Canada, cette institution est une des plus anciennes et des plus avantageusement connues. Ayant 142 succursales réparties entre Quebec et la Colombie Anglaise, nos facilités pour la transaction des affaires ne sauraient être surpassées.

DEPARTEMENT D'ÉPARGNES A TOUTES LES SUCCURSALES

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

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

La Chambre de Commerce

DU DISTRICT DE MONTREAL

Les Travaux de notre Chambre

C'est avec la plus grande satisfaction, et avec non moins d'orgueil que la Chambre de Commerce présente aujourd'hui à ses membres son quatrième bulletin spécial. Comment aussi pourrait-il en être autrement quand elle revoit la tâche considérable accomplie au cours de l'année dernière et qu'elle considère l'expansion énorme qu'elle prend tous les jours, recrutant sans cesse de nouveaux membres dans toutes les branches de l'activité humaine. Non, notre Chambre ne saurait résister à la tentation de se proclamer maintenant l'institution française du même genre, la plus puissante des Amériques. Et cette expansion, et cette vitalité à quoi tiennent-elles, si ce n'est au dévouement et au zèle déployés par chacun des membres? En effet jamais croyons-nous les réunions furent plus nombreuses et plus remplies que celles de l'année qui vient de se terminer.

Aussi voulons-nous dans cet article — revue, forcément écourtée, refaire en peu de mots le bilan de l'oeuvre accomplie, puis cette consolante reddition de compte faite, mesurer la tâche qu'il reste à poursuivre, pour remplir la mission qui incombe à notre institution.

Le Bilan de 1909

Pour dresser le bilan du travail exécuté au cours de l'année qui vient de s'écouler, nous ne saurions mieux faire que de recourir à l'inventaire préparé par M. Isaie Préfontaine, avant de quitter la présidence.

10. La Fédération des Chambres de Commerce, ces seuls mots désignent assez l'organisation importante dont l'initiative revient à notre Chambre.

20. Développement de nos relations. Nous disions plus haut que notre Chambre prenait sans cesse de l'expansion, c'est dire aussi que ses relations se sont étendues de plus en plus et aujourd'hui notre Chambre est consultée par les Chambres soeurs de Winnipeg, de Toronto, voire même par des industriels de l'étranger.

30. La Chambre s'est occupée sérieusement de la création d'un code de commerce canadien; et ne cessera de s'en occuper que le jour où son désir aura été réalisé.

40. Se rendant aux instances de notre Chambre, la Commission des chemins de fer, ne nous a-t-elle pas donné

une forme de lettres de voiture équitable, tant pour les exportateurs et les consignataires de marchandises que pour les grandes compagnies voituriers?

50. N'est-ce pas aussi au travail de notre Chambre qu'on doit dans la Métropole et dans sa banlieue la réduction du tarif postal de deux à un centin?

60. Mentionnons encore le succès obtenu au parlement provincial, quand nous avons demandé que les voyageurs de commerce obtinssent un privilège comme les employés intérieurs des maisons qu'ils représentent.

70. Et l'École des Hautes Études Commerciales, et l'École Technique qui sont toutes deux en voie de construction, tous savent la part que la Chambre a prise à la fondation de cette oeuvre.

80. Maintenant une preuve évidente de l'expansion de notre Chambre c'est l'augmentation du nombre de ses membres. Sous la présidence de M. Préfontaine, qui a duré deux ans, près de 370 nouveaux membres ont été admis.

90. La situation financière est plus que satisfaisante puisque M. Préfontaine a laissé à son successeur un surplus de \$17,876,38, et un immeuble qui se paie très rapidement.

Ce bilan n'est-il pas des plus encourageants?

Le Travail de 1910

Mais quelque considérable que furent les projets réalisés au cours de 1909, la Chambre ne compte pas se reposer et l'eut-elle voulu que son nouveau président, qui est d'une activité fébrile, en même temps que d'une endurance infatigable l'eut bientôt rappelée à la tâche. On peut juger des intentions de notre nouveau président et de ses collègues à la lecture du sommaire de son discours programme marqué au coin de la plus grande sagesse et de la connaissance la plus complète des nécessités du grand comme du petit commerce de notre ville et du district.

10. Parlant tout d'abord de l'oeuvre de prédilection de notre Chambre, celle de l'École des Hautes Écoles commerciales, M. Perreault nous propose, maintenant que nous avons, par notre appui et notre travail doté Montréal d'un établissement d'enseignement sans rival au pays, d'aménager et d'outiller cette institution, d'organiser son fonctionnement et surtout, d'y amener nombreuse notre jeunesse.

20. Passant du domaine de l'enseignement au domaine de la législation, le discours-programme n'est pas moins fécond en idées sages autant que bienfaisantes.



M. O. S. PERRAULT.

Photo Laprés & Lavergne, 360 St-Denis

Président de la Chambre de Commerce du District de Montréal.

M. Perrault naquit en 1866 à Vacluse, l'Assomption et, à l'âge de vingt ans, entra dans l'épicerie de MM. Dufresne et Mongenais. Après être resté sept ans dans les plus grandes épiceries de Montréal, il entra au service de la Imperial Tobacco Co., où il est resté depuis. Il est maintenant directeur gérant de cette compagnie, la plus importante de son espèce dans le Dominion.

En outre, il est vice-président de la National Snuff Co., et un des forts actionnaires de la nouvelle compagnie Quebec Light and Power. Son plus grand succès est peut-être de s'être assuré de bonne heure des intérêts dans

les dépôts d'asbeste de Black Lake. Quand ces dépôts furent vendus à la compagnie récemment formée, M. Perrault devint un de ses plus forts actionnaires. Dans cette entreprise, il était associé avec MM. J. N. Green-shields, J. C. McCuaig et Rodolphe Forget.

Notre Président a une grande confiance dans les dépôts d'amiante de la province de Québec. Il fait partie de la nouvelle compagnie The Belmina Consolidated Asbestos Company.



Photo-Laprès & Laverigne, 36 St-Denis

M. FRED. C. LABIVIÈRE

1er Vice-Président de la Chambre de Commerce
du District de Montréal.

Notons seulement la détermination exprimée d'obtenir un code de commerce canadien, contenant notamment une loi de faillite uniforme pour tout le Canada. Avec, si souvent, les lois émis par notre Chambre.

30. Le développement gigantesque des affaires commerciales et industrielles de notre métropole y ont occasionné un encombrement des cours de justice qui sont bien de nature à faire recourir plus fréquemment aux avantages du conseil d'arbitrage de notre Chambre de Commerce tant au point de vue des frais que de la célérité. Aussi notre nouveau président, M. Ovide S. Perreault, a compris l'obligation qui lui incombait et il annonce que des instances seront faites au parlement pour obtenir la nomination de nouveaux juges.

40. Le grand problème des transports ne pouvait échapper à l'attention du nouveau président. Aussi annonce-t-il dans son discours-programme la détermination de la Chambre de reprendre la question du raccourcissement du Grand-Tronc-Pacifique à Montréal et celle de la construction du canal de la Baie Georgienne.

Comprenant que nos voies ferrées sont les plus puissants facteurs du triple développement agricole, industriel et commercial d'un pays, la Chambre s'est donnée comme devoir de réclamer le prolongement des chemins de fer dans nos régions de colonisation.

50. Étant de la métropole, la Chambre ne pouvait se désintéresser des affaires municipales; c'est pourquoi

le président a-t-il inscrit à son programme un article spécial concernant l'amélioration du service des tramways et de tous les services publics pouvant contribuer à la plus grande expansion de la métropole du Canada, de la première ville du pays.

60. Le nouveau président ne compte pas exercer l'influence de notre Chambre dans les seules limites de notre pays. Il veut, pour aider l'expansion économique de notre ville et de notre pays que nous étudions toutes les mesures susceptibles de rendre plus étroites nos relations avec les principaux pays de l'Europe, et aussi avec ceux de l'Amérique du Sud, par la participation aux expositions qui y seront tenues.

70. M. Perreault nous annonce aussi que les diners-causeries, qui sont un facteur si efficace de propagande, seront continués avec entrain.

Comme on le voit la tâche est énorme, mais combien plus l'est l'esprit d'entreprise de ceux qui auront à l'accomplir.

Notre Numéro Spécial

Grâce à la bienveillance et au précieux concours de quelques-uns de ses membres la Chambre de Commerce est heureuse d'offrir aux lecteurs de son bulletin une série d'articles d'actualité avec son quatrième numéro spécial. La collaboration de ses collaborateurs donne à ces



Photo-Laprès & Laverigne, 36 St-Denis

M. ARMAND CHAPUT

2e Vice-Président de la Chambre de Commerce
du District de Montréal.



Photo Esprès & Lavergne, 360 St-Denis

M. ISAÏE PREFONTAINE

Président sortant de charge de la Chambre de Commerce
du District de Montréal.



Photo Laprès & Lavergne, 360 St-Denis

M. GEO. GONTHIER

Trésorier de la Chambre de Commerce du District
de Montréal.

études diverses une grande valeur que nos lecteurs sauront apprécier, sans nul doute.

Au nombre de ces articles signalons ceux de l'hon. Alphonse Desjardins, qui a refait "L'histoire du commerce canadien depuis la cession de notre pays à l'Angleterre, jusqu'à nos jours"; de M^{re} J.-C. Lamothe, C.R. et docteur en droit, sur "La nouvelle loi des accidents du travail".

Il nous est également agréable d'attirer l'attention du lecteur sur une étude approfondie et concise de toute la "Question de la construction de la Baie Georgienne"; puis sur une "Revue de notre loi des banques", de même que sur un article fort intéressant sur les "Bienfaits et les méfaits de la Bourse", qui après des frasques récentes, semble de nouveau vouloir reprendre un nouvel essor. Non moins instructif est la "Revue de la situation économique du Canada", ainsi qu'une étude sur "Le port de Montréal". Enfin, nous recommandons un dernier travail sur "La carrière commerciale", travail préparé à l'intention des pères de familles, à l'occasion de l'organisation de l'Écoles des Hautes Études.

Avertissement

En terminant, rappelons que la Chambre n'entend donner aucune approbation, ni improbation aux théories ou opinions émises dans les articles publiés dans notre bulletin, ces opinions devant être considérées propres à leurs auteurs.



Photo Laprès & Lavergne, 360 St-Denis

M. F. BOURBONNIÈRE

Secrétaire de la Chambre de Commerce du District
de Montréal.

Conseil d'Administration de la Chambre de Commerce pour 1910-11

PRESIDENT

M. OVILA S. PERRAULT, directeur-gérant de l'Impérial Tobacco Co. of Canada, Ltd., 990, rue St. Antoine.

1er VICE-PRESIDENT

M. FRED. C. LARIVIERE, quincaillier en gros, de la maison "Larivière Incorporée," 911, rue St-Laurent.

TRESORIER

M. GEORGES GONTHIER, comptable public, financier, de St-Cyr, Gonthier & Frigon, 17, Côte Place d'Armes.

CONSEILLERS

M. Beaudry Narcisse, bijoutier, 287, Ste-Catherine Est.
 M. Berthiaume Arthur, gérant général de "La Presse".
 M. Boivin W. U., marchand de nouveautés, 1er vice-président du Bureau Provincial de l'Ass. des Marchands détailliers du Canada, 335 St-Laurent.
 M. Brodeur A. N., de la "Cie Cuddy & Brodeur", 533, Ste-Catherine Est.
 M. Daoust Emilien, de la "Librairie Beauchemin, Limitée", 79, St-Jacques.
 M. Frigon A. P., financier, de St-Cyr, Gonthier & Frigon, 17, Côte de la Place d'Armes.
 M. Gareau J. O., marchand de nouveautés, 1984, St-Laurent.
 M. Granger Alph. A., de "Granger Frères", 43, Notre-Dame Ouest.
 M. Gravel Ludger, négociant, 26, Place Jacques-Cartier.
 M. Hardy A. H., de "Greenshields, Ltée", 17 Carré Victoria.
 M. Langlois Mendoza, courtier d'immeubles, 62, St-Jacques.

Aviseur Légal: Louis J. Loranger, C. R.

Autres membres du Conseil ex-officio

ANCIENS PRESIDENTS

M. D. Parizeau, Ex-M.P.P., marchand de bois, 2395, St-Laurent.
 M. H. Laporte, de "Laporte, Martin & Cie", 564, St-Pierre.
 M. Joseph Contant, Doyen de la Faculté de Pharmacie de l'Université Laval, dir. de la Corporation de l'École des Hautes Etudes Commerciales de Montréal, officier d'Académie, 231, Notre-Dame Est.
 Hon. Alph. Desjardins, Conseiller Privé de Sa Majesté pour le Canada, ancien Ministre fédéral, ch. 26, Edifice Board of Trade.
 M. D. Masson, ancien négociant, ch. 21, 107, St-Jacques.

ANCIENS VICE-PRESIDENTS ET TRESORIER

M. Guillaume Boivin, ancien fab. de chaussures, 284, St-Laurent.
 Hon. J. D. Rolland, C.L., manufacturier de papier, 14, St-Vincent.
 M. A. Racine, de Alphonse Racine & Cie, marchands en gros de nouveautés, 310, St-Paul.

CONSEIL D'ARBITRAGE. — MM. O. S. Perrault, Fred. C. Larivière, Armand Chaput, D. Parizeau, H. Laporte, Joseph Contant, Hon. Alph. Desjardins, L. E. Geoffrion, D. Masson, H. A. A. Brault, C. H. Catelli, Isaïe Préfontaine.

Membres d'Honneur de la Chambre

Lord Strathcona et Mount Royal. Sir Lomer Gouin.
 S. Beaudin, C. R. A. Kleczkowski, Min. plénip.

Conseil de la Chambre Syndicale de la Construction

Président: M. Octave Lemay, 147 Cherrier; 1er Vice-Président: M. N. Simoneau, 583, Notre-Dame Ouest; 2e Vice-Président: M. L. Z. Gauthier, 180, St-Jacques; Trésorier: M. J. B. Dagenais, 977, St-Jacques; Secrétaire: M. J. E. C. Daoust, 180, St-Jacques.

2e VICE-PRESIDENT

M. ARMAND CHAPUT, de "L. Chaput, Fils & Cie", 4, rue de Brosses.

SECRETAIRE

M. FORTUNAT BOURBONNIERE, Assoc. 56, St-Vincent

M. Labelle, Lieut-Col. A. E., de la maison "Ogilvy Flour Mills Co. Ltd.", Place d'Youville.
 M. Laurentideau J. T. R., courtier en mines, Edifice New York Life.
 M. Lavallée A. S., marchand de chaussures, 191, St-Laurent.
 M. Lemay Octave, président de la Chambre Syndicale de Construction, 147, Cherrier.
 M. Marchand J. T., marchand de bois, 1252, Ste-Catherine Est.
 M. Martin C. E., de "P. P. Martin & Cie", marchands de nouveautés en gros, 336, St-Paul.
 M. Mullarkey J. P., ent. de chemins de fer, 221, Edifice Coristine.
 M. Prud'homme Alexandre, de "A. Prud'homme & Fils, Ltée", quincailliers en gros, 10, de Brosses.
 M. Renaud Alphonse, de "Renaud, King & Paterson", 736, Ste-Catherine Ouest.
 M. Tarte, Is. Joseph, président de la Cie de Paie, de "La Patrie", rue Ste-Catherine Est.

M. L. E. Geoffrion, Commissaire du Havre de Montréal, associé de la maison "L. Chaput, Fils & Cie", 4, de Brosses.

M. H. A. A. Brault, ancien négociant, 35, St-Jacques.

M. C. H. Catelli, Président de la "C. H. Catelli Manufacturing Co., Ltd.", Commandeur de la Couronne d'Italie, 25 et 27, William.

M. Isaïe Préfontaine, Président de la Fédération des Chambres de Commerce de la Province de Québec et Président de la Corporation de l'École des Hautes Etudes Commerciales de Montréal, 107, St-Jacques.

M. Ubalde Garand, courtier, 116, St-Jacques.

M. L. J. A. Surveyer, quincaillier, 52, St-Laurent.

M. A. V. Roy, I. C., industriel, 229, Notre-Dame Est.

M. J. B. A. Lanetot, marchand de gants, 212, St-Laurent.

M. Joseph Fortier, fab. papetier, 210, Notre-Dame Ouest.

AUDITEURS. — MM. Henri Beauregard, 70 St-Jacques; J. W. Michaud, 295, St-Jacques.

MEMBRES A VIE

MM. Ovila S. Perrault, Fred. C. Larivière, C. H. Catelli, Isaïe Préfontaine, Joseph Fortier, U. Garand, Arthur C. Larivière, F. D. Shallow et Fortunat Bourbonnière.

DIRECTEURS

MM. T. Charpentier, 157, Papineau; L. Z. Mathieu, 471, St-Antoine; J. B. Gratton, 494, Sherbrooke Est; Louis Ferron, 17, Côte Place d'Armes; N. T. Gagnon, 26, Board of Trade; Wilfrid David, 55, Bonsecours; Alph. Champagne, 619, St-Hubert.

La Banque de Montreal

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

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

En 1819, le capital fut élevé à \$659,000.00 et l'année suivante à \$750,000.00. En 1829, il était de \$850,000.00 ; en 1841, il était de \$2,000,000.00 ; en 1845, \$3,000,000.00 ; en 1855, \$4,000,000.00 ; en 1860, \$6,000,000.00 ; en 1873, \$12,000,000.00 ; en 1903, \$14,000,000.00 et en 1915 \$14,400,000.00.

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

Après que 8 pour cent eut été payé en 1819, une balance de \$4,168.00 restait en main qui fut mise en réserve. Depuis cette date de modestes débuts, la réserve a toujours augmenté. En 1825, elle était de \$39,780.00 baissant à \$12,064.00 l'année suivante, pour s'élever à \$107,684.00 deux ans plus tard ; en 1830, elle restait à \$31,360.00. Cinq ans plus tard ; elle était à \$80,660.00, atteignant \$197,828.00, en 1837 ; en 1840, \$89,480.00 ; en 1850, \$120,192.00 ; en 1860, \$740,000.00 ; en 1870, \$3,000,000.00 ; en 1880, \$5,000,000.00 ; en 1883, \$5,750,000.00 ; en 1884, \$6,000,000.00 ; en 1900, \$7,000,000.00 ; et maintenant, elle est de \$12,000,000.00, et il y a les profits indivisibles additionnels se montant à \$603,796.30.

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

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

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

M. David Davidson fut le premier Gérant-Général.

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

La BANQUE DE MONTRÉAL atteint cette année sa 92^{ième} année d'existence.

Un chapitre de notre Histoire Economique

Par l'Honorable ALPHONSE DESJARDINS,
Conseiller Privé de Sa Majesté, pour le Canada

En m'invitant à vous faire la causerie de ce soir vous m'avez laissé libre de choisir le sujet à traiter. Le temps fixé pour votre zèle organisateur de ces soirées étant limité, j'ai dû m'arrêter à ce qui s'offrait le plus spontanément à mon esprit.

Or, vous le savez, quand l'hommeève son regard pour consulter l'horizon, il se tourne de préférence sur les points qui lui offrent les perspectives les plus reculées. Chez le jeune homme, c'est vers l'avenir avec ses pro-

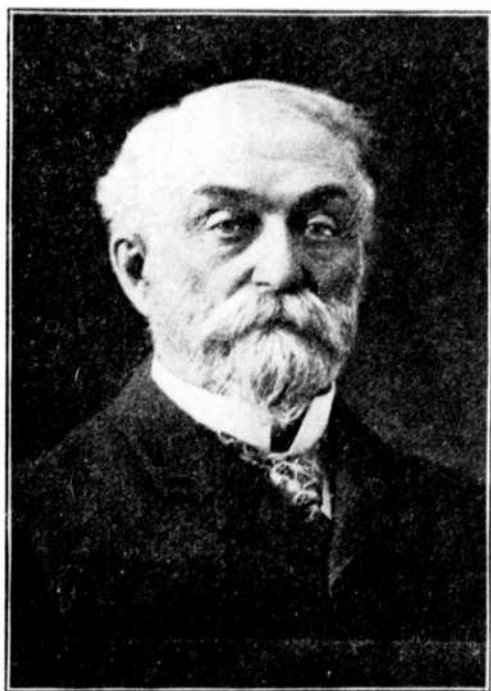


Photo Laprés & Lavergne, 360 St-Denis

L'HON. ALPH. DESJARDINS, C.P.
Ancien Ministre Fédéral.

blèmes et ses longues promesses; chez le vieillard pour qui les limites du futur se rétrécissent chaque jour davantage et les silhouettes du passé s'allongent de plus en plus, c'est vers les souvenirs d'autan que se portent de préférence ses prédilections.

C'est donc vers le passé que je vais vous inviter à me suivre, vers un passé qui, pour si distant qu'il puisse paraître aux yeux des jeunes qui me prêtent leur attention en ce moment, nous avons, plusieurs de nous,

presque vécu, puisque nous avons connu dans leurs dernières années quelques-uns des hommes qui en ont été les acteurs ou au moins leurs successeurs immédiats. Ce passé dont je veux vous parler, c'est celui qui se déroule depuis le moment où l'Angleterre assagie par la perte qu'elle vient de faire de ses vieilles colonies, se ressout, en compensation des restrictions commerciales qu'elle maintient, à concéder au Canada reste loyal à son drapeau, ce système de *préférence mutuelle* qui depuis le commencement du roème siècle prévalut jusqu'à 1840, date de l'introduction du libre échange dans la politique de l'Empire, et de l'abolition des droits sur les céréales.

SUJETS D'ACTUALITÉ

Tout ce qui touche en ce moment de près ou de loin aux questions de traités commerciaux, de tarif, de politique fiscale, généralement, semble être devenu sujet d'actualité et peut être sera-t-il possible de rattacher par quelque côté aux préoccupations présentes, ne fut-ce qu'à titre d'expérience ou de comparaison ce chapitre de notre histoire économique. Pendant que les États-Unis s'occupent à chercher les conséquences du tarif nouveau qu'ils viennent d'adopter et se demandent ce qui pourrait bien sortir de cette boîte de Pandora, la Grande Bretagne, après 60 ans d'un régime qu'elle avait élevé jusqu'au niveau d'un culte est profondément remuée en ce moment par les efforts d'un parti puissant qui demande une réforme fiscale. De leur côté la France et l'Allemagne recherchent des marchés nouveaux et préparent contre les entreprises hostiles de l'étranger les mesures de protection ou de représailles nécessaires pour en détourner les effets.

Ici la question fiscale semble toujours ouverte aux discussions plus ou moins passionnées des partis politiques.

FLUCTUATIONS FISCALES.

Nul autre pays n'a subi diversité plus grande de systèmes financiers. Cette inconstance n'a pas toujours eu pour cause le caprice de nos hommes d'état. Il fallut subir, au début, la politique arbitraire de la Métropole et se plier, suivant le cours des événements, à des conditions qu'on n'avait pas toujours le choix d'adopter ou de rejeter.

Il est intéressant de constater quel parti le pays a tiré des différents régimes par lesquels il passe et de suivre le cours de ses progrès et de ses développements sous l'essor ou en dépit des mesures fiscales dont il est l'objet.

Impositions tout d'abord d'un traitement de pays conquis, analogue à celui qui a provoqué la révolte des vieilles colonies, puis adoucissement graduel du système

par des concessions de plus en plus libérales qui finissent par faire prévaloir, dans les rapports de métropole à colonies, un régime avantageux de préférence mutuelle, puis, sous le traité de 1854 avec les États-Unis une politique à base de libre échange; puis à partir de 1866 une politique de revenu et d'attente; en 1878, politique de protection. Enfin, sous le régime actuel, politique de préférence unilatérale, d'extension des traités et surtout d'opportunisme.

L'histoire économique canadienne se présente comme un véritable Kaleïdoscope à celui qui veut en étudier l'ensemble.

EN PAYS CONQUIS.

A la suite de la cession du pays, ainsi que je viens de le dire, l'Angleterre, plus soucieuse de plaire aux marchands de Londres qu'à se concilier les sentiments de ses nouveaux sujets, s'empresse d'étendre au Canada les mêmes lois et ordonnances commerciales qui prévalaient alors en ses colonies d'Amérique.

Ce qu'étaient ces lois?

Elles sont ainsi décrites par le Colonel Denison;

"La législation du Parlement Impérial était dans l'intérêt des classes mercantiles d'Angleterre et les restrictions les plus harassantes paralysaient le commerce et l'esprit d'entreprise de ces colonies ambitieuses de progrès!..."

"Il était interdit aux vaisseaux appartenant aux colonies de s'engager dans le commerce avec l'étranger. Ils ne pouvaient trafiquer qu'avec l'Angleterre et ses possessions".

Cependant, dans des nombreuses années de troubles d'incertitudes et de guerre, anxieux de se refaire des désastres et des ruines amoncelés par tant de luttes, les canadiens préférèrent se soumettre.

Ils retournèrent à leurs fermes et là, protégés contre toute nouvelle agitation, ils s'ingénierent en toutes sortes d'industries afin de se soustraire au fardeau des impositions de la métropole.

Ils y réussirent, et graduellement, par un travail énergique et intelligent, par la sobriété et l'économie, ils parvinrent à l'aisance pendant que leurs nombreuses familles grossissaient rapidement le chiffre de la population...

Jusqu'à la déclaration de l'Indépendance, le Canada fut libre d'entretenir un commerce d'échange avec les 13 colonies.

Le commerce entre les deux colonies ne pouvait avoir au début une bien grande importance puisque les produits à échanger étaient à peu près similaires, mais il présentait de fortes possibilités de développements, à mesure que le genre particulier des deux peuples et leur condition économique réussissaient à diversifier la nature de leurs productions respectives.

La rupture du lien colonial nous ferma bientôt le marché de la Nouvelle Angleterre et le commerce canadien en fut réduit aux conditions que voudrait bien imposer les exigences de la métropole inspirées par l'égoïsme du marchand anglais.

AMELIORATION DU REGIME.

Mais après 1815, le rétablissement définitif de la paix avec le pays voisin et l'immigration de 40,000 colons restés fidèles au drapeau britannique qui se répandirent dans les provinces maritimes, dans les cantons de l'est et la région des lacs donnèrent bientôt une impulsion considérable au commerce.

En 1808 le commerce des deux vieilles provinces s'était élevé à environ 8,400,000 dollars la plus grande proportion provenant des échanges avec la Grande Bretagne.

Les principaux articles d'exportation consistaient en fourrures, blé, fleur, bois et poisson.

L'importation s'élevait en articles manufacturés à £200,000 et en thé, provisions et tabac, à £100,000. L'Angleterre ayant avec le Canada le bénéfice du libre-échange ne contribuait pas beaucoup à grossir le revenu des Douanes, lequel s'élevait en tout à £32,000.

A partir de l'acte définitif de rupture avec les anciennes colonies, la Grande Bretagne, impressionnée du danger qu'elle avait couru de perdre toutes ses possessions du Nord Américain, danger qui n'avait été évité que grâce à la loyauté et à la patience de la population de ses nouvelles possessions, jugea que le temps était venu de se relâcher de sa politique égoïste et à vue étroite. En compensation des restrictions qu'elle continuait à imposer à leur commerce avec l'étranger, elle établit avec le Canada et ses autres colonies, un tarif de préférence dont les avantages ne tardèrent pas à se faire sentir.

PREFERENCE MUTUELLE.

Ce tarif fut maintenu sans changements importants jusqu'à 1846.

Le tableau suivant des charges imposées au Canada, placées en regard des impôts contre les pays étrangers met en relief les avantages qui furent alors concédés à notre pays.

Tableau des droits imposés sur l'entrée en Grande Bretagne des articles suivants:

	Pays Etrangers chelins	Brit. pence
Bacon et Jambon.	14.8	3.8
Beurre.	21.0	5.3
Fromage.	11.0	2.7
Boeuf salé.	8.4	2.1

Porc.	8.4	2.1
Végétaux.	0.2	0.1
Oeufs 120 lbs.	0.10	0.2
Foin, le voyage.	16.9	8.4
Taureaux. par tête	21.0	11.6
Chevaux.	21.0	10.6
Vaches.	15.9	7.10
Veaux.	10.6	5.3
Moutons.	3.1	1.6
Cochons.	5.3	2.7
Agneaux.	2.1	1.0
Blé. de 185 à 205		2.5 à 5.5

Cette préférence variait d'année en année mais le principe en était maintenu dans les mêmes proportions.

Pendant 32 années que dura ce régime, le Canada progressa et s'éleva à un haut degré de prospérité. Les cultivateurs dont les terres produisaient en abondance le blé et les autres céréales trouvaient un marché toujours prêt à absorber leurs produits. Le bois, le fer, le poisson étaient exportés à grand profit sur les marchés anglais et aux Antilles.

PROGRES ET DEVELOPPEMENT.

Québec devint un grand centre d'activité. Son vaste havre était, pendant la belle saison, couvert de nombreux navires apportant, des ports britanniques et coloniaux, marchandises et provisions diverses et chargeant en retour les produits canadiens destinés à l'exportation. La construction des navires commença à Québec vers 1790 reçut une plus grande impulsion et devint l'industrie prédominante. Chaque année on lançait de ses chantiers de nombreux navires; on en compta jusqu'à 40 en un seul printemps. En 1844, 1175 bâtiments jaugeant 284,000 tonneaux visitèrent le port de Québec.

Montréal trouvait également à ce régime sa part de prospérité. Grâce en outre à sa position avantageuse, aux communications que lui offraient le fleuve et les lacs, il accroissait rapidement son commerce et son industrie, poussant énergiquement son trafic vers tous les marchés naissants de l'intérieur. Confiant dans sa destinée, ses hommes d'affaires ne reculérent devant aucune entreprise publique ou privée pour en assurer les développements.

La ville de Trois-Rivières prospérait avec son commerce de bois alimenté par les immenses régions arrosées par le St-Maurice et par l'exploitation de ses mines de fer.

Sur tous les points importants du pays, les pouvoirs d'eau étaient utilisés par l'installation de moulins à farine, moulins à scie et autres.

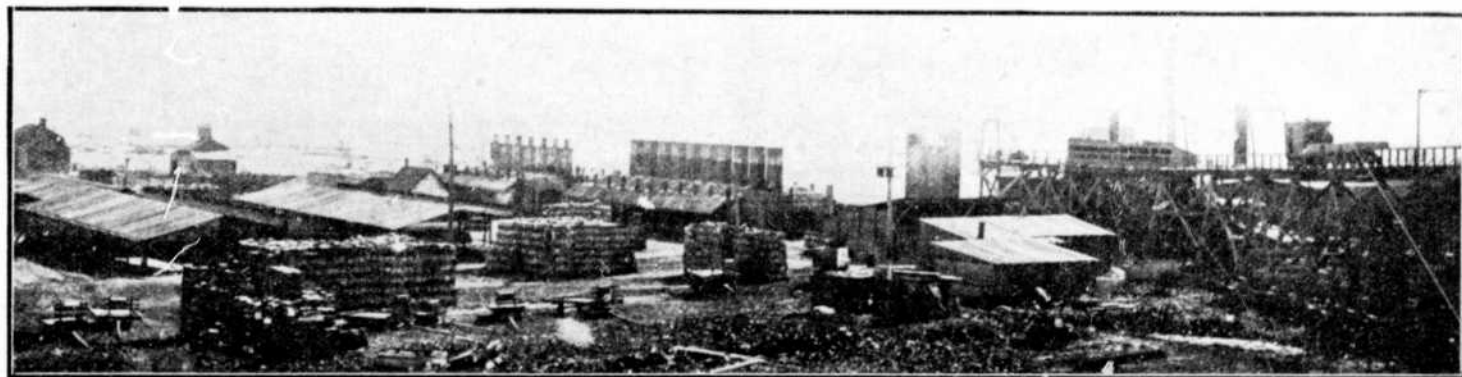
C'est pendant cette période que l'on vit en particulier dans la province de Québec surgir et se développer ces petites villes, ces beaux villages qui alimentaient un commerce actif et étendu. Perthuis, L'Assomption, Terrebonne, St-Eustache, Beauharnois, St-Charles, St-Denis, Chambly, St-Jean et combien d'autres?

On y trouvait de grands magasins abondamment approvisionnés de marchandises, de vastes hangars où se déposait le riche produit de nos fermes. On y faisait également un important commerce de fourrures.

A la tête de l'industrie et du commerce à cette époque on mentionne le nom des Massue, des McGill, des Soulligny, des Pelletier, des Thibodeau, également les Moffatt, les McKenzie, les McKay, etc.

Molson bâtit en 1809 le premier bateau à vapeur sur le St-Laurent.

Les Cuvillier, les Torrance, les Young occupaient dans le pays de prédominantes positions et par leur haute influence poussaient à ces importants travaux qui devaient ouvrir plus larges les grandes voies du commerce.



ETABLISSEMENT DE LA MONTREAL TERRA COTTA CO. À MAISONNEUVE.

Photo. Laprés & Lavergne, 360 rue St-Denis

NOS COMMERCANTS CANADIENS-FRANCAIS.

Dans les "Souvenirs d'un demi-siècle" de J. G. Barthe, je trouve le passage suivant qui ne manquera pas de vous intéresser. L'auteur, au cours de son récit, est amené à parler d'une crise commerciale provoquée en 1834 par l'invasion du choléra. Parmi ceux qui en furent le plus affectés se trouvait M. Souigny, alors à la tête d'une des maisons les plus importantes de Montréal.

"Hautement et légitimement respecté de tous ceux qui le connaissaient, dit-il, on qui avaient été en relation

Souigny était grandement de ceux-là et le capitaine Painchaud était un de ces instruments propres à secourir des hommes de cette portée par leur énergie et leur activité.

"J'aime à montrer ainsi ce qu'était déjà à cette époque la *race inférieure* qui, en dépit de toutes les entraves semées sur sa route, par sa seule force propre, savait trouver sa place au milieu de la concurrence du temps et se maintenir ferme à côté de la *privilegiée*, alimentée qu'était cette dernière par les grandes maisons de Londres, de Liverpool et de Manchester, pendant que



Entrée du Salon à bord du "VICTORIAN", Ligne Allan.

d'affaires avec lui, sa situation présente avait redoublé leur sympathie pour lui."

"Il faut avoir connu, ajoute-t-il, ce vieux type de nos hommes d'affaires du temps pour savoir apprécier ce qu'ils valaient. Il y en avait en plusieurs endroits du Canada, en tre Québec et Montréal, comme les Leroux à l'Assomption, les Soupras et les Franchère, sur les bords du Richelieu, les Clouet, les Brunet, les Buteau et les Massue de Québec, entre cent autres qui avaient pris un tel rang et une si grande importance parmi les armateurs du pays qu'ils étaient entourés de la considération publique et avaient en Angleterre et dans quelques autres parties de l'Europe, une véritable prépondérance sur les marchés extérieurs pour les fins de leur commerce. M.

la nôtre en était réduite à ses seules ressources pour se soutenir dans cette rivalité non équilibrée."

"Favorisés par les banquiers d'outre-mer" dit de son côté, Benjamin Sulte, "les Anglais du Canada ont longtemps tenu dans leurs mains tout le commerce du Canada. Vers 1836, quelques Canadiens, M. Joseph Masson le premier, commencèrent à s'émanciper de cette suggestion."

Mais on voit par les "Souvenirs d'un demi-siècle" que ce mouvement d'émancipation avait commencé quelques années plus tôt. Cette génération si remarquable de commerçants et d'armateurs canadiens français fut suivie d'une autre non moins remarquable. Ce fut celle qui prit la tête du commerce à partir de 1835 à 40

jusque vers la fin du dix-neuvième siècle. Beaucoup d'entre nous n'ont-ils pas connu les Damase Masson, les trois frères Beaudry, les Hudon, les trois frères Roy, les Leclere, les Grenier, les Renard, les Jobin, les Simcennes, les Desmarreux, les Colillard et combien d'autres qui jetèrent un si grand lustre sur les aptitudes et l'intelligence des Canadiens aux affaires.

RECENSEMENT DE 1844.

Le recensement de 1844 indique quelle condition de progrès et de prospérité le pays avait atteinte. Ce recensement, fait un an ou deux avant l'abolition en Angleterre des lois sur les céréales et l'introduction du régime de libre échange démontre quel degré de prospérité avait alors atteint notre province. J'en détache les chiffres suivants:

Population de la province de Québec,	607,000
" " d'Ontario,	455,000

Dans la province de Québec seule on comptait:

Collèges et académies,	64
Écoles communes,	1,509
Enfants suivant les cours,	57,000

Produits avicoles:

Blé,	942,800	minots
Orge,	1,195,400	"
Avoine,	7,238,700	"
Pois,	1,209,400	"
Blé d'inde,	141,000	"
Sarrazin,	374,800	"
Patates,	9,918,800	"
Sucre d'érable,	2,274,400	livres
Bestiaux,	469,800	"
Chevaux,	146,700	"
Cochons,	197,900	"
Moutons,	602,800	"

Produits agricoles et industriels:

Laine,	1,210,900	livres
Draps et étoffe,	746,600	verges
Toile,	857,600	"
Flanelle,	655,000	"

Manufactures:

422	moulins à farine
108	" à gruau
14	" à cuile
153	" à furlon
8	" à papier

6	" à clois
149	" à cordes
611	" à scie
18	marteaux mécaniques
60	fondeurs
36	distillieurs
30	brasseries
540	manufactures de potasse
et 56 autres	" de différents genres

et il faut ajouter à ces différentes industries l'une des plus importantes: la construction des navires donnant pendant l'hiver de l'emploi à plusieurs milliers de travailleurs.

Telle était, en cette année, l'état de prospérité du pays, prospérité que la législation adoptée l'année précédente dans le parlement impérial et qui maintenait le principe de la préférence semblait plus que jamais garantir.

FAUSSE SECURITE.

Stimulés par une politique aussi favorable, fortifiés par un sentiment de complète sécurité, nos hommes d'affaires se mirent à l'oeuvre pour imprimer une impulsion nouvelle à nos industries et à notre commerce. De nouveaux moulins furent construits en anticipation des besoins accrus du marché de la métropole. De grands capitaux furent investis dans le commerce. Tout promettait une prolongation heureuse d'une situation qui était tout progrès et toute richesse pour le pays.

Mais cette situation n'était fondée que sur les conditions d'un seul marché et il ne dépendait pas de nous que ce marché maintint ou changea ses dispositions à notre égard. C'était le point faible; c'était le danger d'un régime qui n'avait pour garantie de stabilité que le bon vouloir ou l'intérêt de la métropole qui l'avait établi.

CHANGEMENT DESASTREUX.

Aussi quand en 1845, par l'adoption en Angleterre de la loi abolissant les droits sur les céréales et l'introduction du libre échange, le Canada se vit tout à coup privé des conditions de préférence grâce auxquelles il avait pris une si bonne position sur le marché anglais lorsque les mesures tracassières de ces réglemens de commerce maintenaient encore les empêchements de trafic avec les nations étrangères, il sentit que tout le superbe échafaudage de sa fortune et de sa prospérité allait bientôt crouler.

Son industrie, son commerce, sa prospérité agricole furent paralysés.

Un nuage sombre s'éleva bientôt sur le pays et l'avenir se présenta sous les apparences les plus déconcertantes.

Le mécontentement et l'agitation se répandirent parmi toutes les classes d'une population que nul avertissement de la métropole n'avait préparé à un tel revirement.

Cette fois, il ne s'agissait plus comme dans les années troublées de 1837 et 1838 de la lutte d'une partie de la population pour la revendication de ses droits mais toute la population se trouvait frappée dans ses moyens d'existence.

En ouvrant par l'adoption du libre-échange ses marchés à tout l'univers, la métropole retirait du coup aux produits coloniaux la protection qu'elle leur avait jusqu'alors accordée et mettait le Canada, entravé par les lois coloniales encore en force, à la merci de concurrents puissants et libres. Il est bien vrai que l'on concédait aux colonies le droit d'abolir les taux préféren-



Salle à Diner du navire "VIRGINIAN", Ligne Allan.

tiels accordés à la marchandise anglaise, mais les restrictions sur la liberté de navigation restaient en vigueur et les eaux canadiennes continuaient à être fermées aux vaisseaux étrangers. Le Canada était donc privé de ses premiers moyens d'action pour faire la lutte à ses rivaux.

MALAISES ET PROTESTATIONS.

À sa session de 1847, la législature adressa à la Souveraine d'Angleterre d'énergiques représentations que, en l'absence d'une réponse favorable, elle dut renouveler en 1849.

L'Angleterre semblait vouloir rester sourde à de si justes réclamations. Aussi le mécontentement ne tarda pas à se manifester d'une manière extra-parlementaire

et qui marque bien jusqu'à quel degré d'exaspération les esprits en étaient rendus. Un groupe d'hommes influents même parmi ceux qui en 1837 s'étaient montrés les plus loyaux sujets de la Couronne anglaise signèrent une déclaration qui eut le plus grand retentissement en Angleterre. Ce fut le fameux

MANIFESTE ANNEXIONNISTE.

"Les signataires de l'adresse, dit Turcotte, dans le *"Canada sous l'Union"*, après avoir fait un exposé de la situation du pays, déclaraient que le retour de l'Angleterre à son ancien système protecteur, la protection des manufactures canadiennes, l'union fédérale des provinces, leur indépendance, la réciprocité de commerce avec les États-Unis ne sauraient nullement remédier aux maux du pays et que le seul remède à ces maux était une séparation amicale et paisible d'avec l'Angleterre et une union à des termes équitables avec les États-Unis."

Le manifeste contient le passage suivant :

"Le renversement de l'ancienne politique de la Grande Bretagne, par lequel elle a retiré aux colonies la protection accoutumée sur ses marchés a produit les effets les plus désastreux en Canada. En jetant un regard sur la condition actuelle du pays, qu'y voit-on, si ce n'est des ruines ou une décadence rapide? Le gouvernement provincial et les corporations civiques embarrassées, nos institutions bancaires et autres sécurités grandement dépréciées, nos intérêts mercantiles et agricoles également peu prospères, les biens fonds à peine vendables à aucun prix, nos fleuves sans rivaux, nos lacs et canaux presque inutiles; pendant que le commerce abandonne nos rivages, les capitaux amassés sous un système plus favorables sont dissipés sans autres pour les remplacer. . . . complètement entravée dans la carrière des entreprises privées et publiques, cette possession de la Couronne Britannique — notre patrie — est placée aux yeux du monde entier dans un contraste humiliant avec ses plus proches voisins, montrant tous les symptômes d'une nation qui marche à grands pas vers sa décadence. . . ."

Le manifeste propose un remède:

"Ce remède consiste en une séparation amicale et paisible de la connexion britannique et une union sous des termes équitables avec la grande confédération nord-américaine des États Souverains."

Ce document, écrit dans le style déclamatoire qui avait cours chez les agitateurs de l'époque, quoiqu'exagéré, ne manque pas cependant de donner une idée, sinon des faits du moins des sentiments qui prévalaient parmi nos hommes d'affaires.

On comprend la profonde impression que causèrent dans le public et jusqu'en Angleterre, de telles déclarations signées par des hommes de la position des Molson,

des Holmes, des de Witt, des John Rose, des Luther, H. Holton, des Galt, A. T., des Torrance, Johnson, W. Workman. A ces ultra conservateurs s'étaient joints les Papineau, les Dorion, Papin, Laflamme, Doutre, Blanchet, Laberge, Labrèche, Viger, etc. Mais il répugnait à la population canadienne française peu sympathique aux Américains et ayant en mémoire les désastres récents de 37 et 38 de prendre une part active à ce mouvement. Elle se tint généralement à l'écart au grand désappointement de ceux qui s'étaient toujours montrés leurs ennemis.

DECLARATION DE LORD GREY

Lord Grey, en exposant les causes du bruit et des désordres qui suivirent l'adoption du Bill d'indemnité en faveur des victimes de 1837 et 38 dit entr'autres :

" Une autre circonstance contribuait à créer le mécontentement.

Le parti qui était ainsi privé du pouvoir se trouvait à compter dans ses rangs un grand nombre de personnes qui avaient des intérêts considérables dans le commerce de la Province. Or les années 1848 et 1849 furent des années de grande détresse commerciale au Canada, ce qui fut attribué, non sans raison, aux changements introduits récemment dans la politique commerciale de la Grande Bretagne. Ainsi les mêmes personnes qui souffraient le plus de la perte de leur influence politique étaient précisément celles sur lesquelles retombaient les plus grandes pertes pécuniaires causées par les difficultés commerciales de cette époque; il n'est donc pas surprenant que l'irritation de ce même parti fut considérablement accrue par le fait que la politique commerciale à laquelle il attribuait ses pertes était maintenue dans la mère patrie par une administration qui lui avait refusé contre ses adversaires politiques l'active assistance que lui avait prêtée Lord Metcalfe.

Le Canada ressentait cela d'autant plus vivement qu'il avait à se plaindre d'un grief réel; il avait souffert sérieusement des inconséquences et du défaut de stabilité de notre politique commerciale. Par l'acte des céréales du Canada de 1843, en considération de ce qu'un droit de 3 parsetier (quarter) avait été imposé par la législature provinciale sur l'importation du blé étranger, non-seulement le blé du Canada mais même la farine qui pouvait être faite avec le blé américain étaient admis pour la consommation en Angleterre, moyennant un droit nominal. Il est évident que cela devrait être un encouragement considérable à rendre en Canada le blé américain pour expédier la farine sur le marché anglais il en résulta que tout ce qu'il y avait de capitaux disponibles dans la province fut employé à faire des arrangements pour l'industrie lucrative qu'on supposait devoir ainsi

s'ouvrir pour les marchands et les propriétaires de moulin.

Mais à peine ces arrangements étaient-ils complétés et les moulins nouvellement bâtis en opération que l'acte de 1846 vint enlever subitement l'avantage conféré au Canada dans son commerce avec la mère-patrie, et infliger par là une perte énorme aux particuliers et un dérangement considérable dans les finances de la colonie... Il ne peut y avoir de doute que la province avait souffert considérablement de cette politique inconstante qui avait porté la législature impériale à passer dans le court espace de trois ans deux actes entièrement opposés l'un à l'autre en principe...

Le parti opposé à l'administration canadienne était bien résolu, lorsque le parlement fut ouvert en 1849 de porter son opposition jusqu'au delà des limites ordinaires de l'hostilité politique, et de la diriger, non-seulement contre les conseillers du gouverneur mais contre le gouverneur lui-même et contre l'administration qui existait alors dans la mère-patrie. Ainsi disposé, il ne pouvait manquer de prétexte pour s'attaquer au gouvernement, et il les trouva bientôt dans un bill qui fut soumis par le gouvernement à l'assemblée pour indemniser les personnes qui avaient éprouvé des pertes par suite de la rébellion dans le Bas-Canada.

DECLARATION DE LORD JOHN RUSSELL

Le 8 février 1850 Lord John Russell exposait dans la Chambre des Communes les principes qui allaient désormais diriger la conduite de la Grande-Bretagne à l'égard des colonies.

" En ce qui concerne notre politique commerciale, dit-il, le système entier du monopole n'est plus. La seule précaution que nous ayons désormais à prendre c'est que nos colonies n'accordent pas aucun privilège à une nation au détriment d'une autre et qu'elles n'imposent pas des droits assez élevés sur nos produits pour équivaloir à une prohibition.

Vous êtes libres de recevoir les produits de tous les pays qui peuvent vous les fournir à meilleur marché et de meilleure qualité que les colonies, et, d'un autre côté, les colonies sont libres de commencer avec toutes les parties du globe, de la manière qu'elles jugeront la plus avantageuse à leurs intérêts.

ACTION DU MINISTERE LAFONTAINE BALDWIN.

Cependant, le gouvernement Lafontaine-Baldwin se tenait à la hauteur des circonstances et dominait l'agitation qui se faisait autour de lui; il travaillait énergiquement à remédier aux maux causés par cette crise. Continuant le cours de sa grande politique, consolidant sa situation comme gouvernement responsable, il réagissait

1852). Les embarras causés par l'instabilité de la politique impériale réussissaient graduellement à restaurer la confiance publique. A force de représentations au sein du cabinet anglais, il obtint enfin l'abandon de cette mesure restrictive qui avait fait du marché canadien la chose exclusive du négociant anglais. (Déclaration de John Russell).

Le Canada eut enfin le pouvoir de contrôler et de compléter sa politique financière, le principe de la taxe protectrice, la préférence sans compensation dont jouissait l'Angleterre lui fut enlevée et les tarifs portèrent le même sur la marchandise anglaise aussi bien que sur celle des autres pays. Les eaux canadiennes s'ouvrirent aux navires de toutes les nations. Le gouvernement donna son attention la plus active au développement du commerce intérieur et extérieur. Les canaux déjà commencés furent poussés vigoureusement à leur completion.

On ouvrit de grandes voies de communication pour permettre aux districts les plus éloignés d'atteindre plus facilement les grands centres.

TRAITE DE RECIPROCITE.

En vue de la création d'un commerce plus actif avec le Etat-Unis, on adopta des mesures pour permettre l'entrée libre de certains produits de ce pays à la condition que le même traitement fut accordé aux produits similaires canadiens. C'était le préliminaire des démarches qui devaient, après plusieurs années de négociations, aboutir au traité de 1854.

Inaugurées par le gouvernement Lafontaine Baldwin elles furent continuées par le gouvernement Hucks—Mormin aide puissamment du concours habile et dévoué de Lord Elgin et le fameux traité de 1854 unit commercialement pour douze ans le Canada avec les Etats-Unis.

L'histoire des douze années pendant lesquelles ce traité fut en vigueur forme un chapitre distinct et très intéressant de la politique financière et commerciale de notre pays et offre largement à lui seul les éléments d'une autre causerie.

Pour rester dans les limites du temps qui m'étaient assignées je n'ai pu qu'ébaucher et encore bien superficiellement un sujet qui prêtait à tant de développements. Je compte sur votre bienveillance pour me pardonner mes omissions.



Ordre des Préséances

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

10 Le Gouverneur-Général ou l'Administrateur du gouvernement.

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

30 Le Lieutenant-Gouverneur d'Ontario.

40 Le Lieutenant-Gouverneur de Québec.

50 Le Lieutenant-Gouverneur de la Nouvelle-Écosse.

60 Le Lieutenant-Gouverneur du Nouveau-Brunswick (1).

70 Les archevêques et évêques d'après leur ancienneté.

80 Les membres du cabinet, d'après leur ancienneté.

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

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

110 Les membres du Conseil Privé qui ne sont pas du Cabinet.

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

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

140 Les membres du Sénat.

150 L'orateur de la Chambre des Communes.

160 Les juges puînés des cours de loi et d'équité selon leur ancienneté.

170 Les membres de la Chambre des Communes.

180 Les membres du Conseil Exécutif Provincial dans leur province.

190 L'orateur du Conseil Législatif dans sa province.

200 Les membres du Conseil Législatif dans leur province.

210 L'orateur de l'Assemblée Législative dans sa province.

220 Les membres de l'Assemblée Législative dans leur province.

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

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

BANQUE D'HOCHELAGA

MONTREAL

Capital autorisé	\$4,000,000.00	Fonds de réserve et surplus \$	2,300,000.00
Capital payé	2,500,000.00	Total de l'actif au-delà de	20,000,000.00

DIRECTEURS :

F. X. ST-CHARLES, Ecr.,	PRÉSIDENT.	ROBT. BICKERDIKE, Ecr.,	M. P.,	VICE-PRÉSIDENT.
Hon. J. D. ROLLAND,		J. A. VAILLANCOURT, Ecr.,		A. TURCOTTE, Ecr.
	E. H. LEMAY, Ecr.,		J. M. WILSON, Ecr.,	
M. J. A. PRENDERGAST,			F. G. LEDUC, GÉRANT.	

Agents pour les Claques

— Bureau principal : 95, RUE ST-JACQUES, MONTREAL —

Bureaux de Quartiers : Avenue Mont-Royal, coin de la rue Saint-Denis; rue Sainte-Catherine Est (No 711); rue Sainte-Catherine-Centre (No 272 Est); rue Notre-Dame-Ouest (No 629); Hochelaga : 1671, rue Sainte-Catherine-Est; Maisonneuve : No 545, rue Ontario; Pointe Saint-Charles : No 210, rue Centre; Saint-Henri : No 3627, rue Notre-Dame; Ville Saint-Louis : No 1800, Boulevard Saint-Laurent; Viauville : No 65 rue Notre-Dame; Verdun : No 47, rue Church.

Succursales : Berthierville, Qué., Edmonton, Alta., Farnham, Qué., Joliette, Qué., Laprairie, Qué., L'Assomption, Qué., Louiseville, Qué., Québec, Qué., Saint-Roch de Québec, Qué., Sherbrooke, Qué., Sorel, Qué., Saint-Boniface, Man., Saint-Hyacinthe, Qué., Saint-Jacques de l'Achigan, Qué., Saint-Jérôme, Qué., Saint-Pierre, Man., Trois-Rivières, Qué., Valleyfield, Qué., Vankleek Hill, Ont., Winnipeg, Man., Higgins, Ave. Win.

DAOUST, LALONDE & CIE

MANUFACTURIERS DE CHAUSSURES

Agents pour les Claques

"JACQUES-CARTIER"



Fabricants des Marques

"Paris" et "Rock Bottom"

49, Square Victoria, Montreal

Dans le local autrefois occupé par
la Manufacture
AMES, HOLDEN, LIMITEE



N.B.—La Maison Daoust, Lalonde
& Cie, fabrique aussi son pro-
pre cuir à sa tannerie
d'Acton-Vale.

Les Farine et Cereales de la Marque OGILVIE

offrent à l'acheteur comme au consommateur toutes les garanties de haute qualité et de constante uniformité.



La Farine "Royal Household" Ogilvie

est faite avec le choix des blés de l'Ouest Canadien ; elle est fine, très riche et répond à tous les besoins du ménage—pain ou pâtisseries.

Ogilvie's Rolled Oats

La Farine d'Avoine Ogilvie est préparée avec la meilleure avoine au monde : l'avoine du Manitoba ; elle flatte le palais par sa saveur sucrée qui en fait un aliment recherché pour le déjeuner.

Ogilvie's Wheat Marrow

représente la moelle (marrow) du blé de l'Ouest Canadien, contient tous les éléments digestibles et assimilables du meilleur blé, tout ce qui est essentiel à l'entretien du corps, à la réparation des pertes de l'organisme ; on en fait des puddings, des gateaux savoureux.

Autres produits Ogilvie recommandés par leur excellence :

Ogilvie's "Golden Meal", "Pearl Barley",
"Pearl Hominy"

THE OGILVIE FLOUR MILLS COMPANY, LIMITED

Par Brevet Royal Fournisseurs de S.A.R. le Prince de Galles.

MONTREAL et WINNIPEG

Le Canal de la Baie Georgienne

Une déclaration de Sir Wilfrid Laurier faite le 1er mars aux délégués de la Fédération Canadienne des Chambres de Commerce et des municipalités qui étaient allées lui demander de commencer au plus tôt la construction du Canal de la Baie Georgienne, nous a fait connaître d'une façon catégorique les intentions du gouvernement quant à la réalisation de ce projet gigantesque :

"Le gouvernement, a déclaré sans ambages le premier ministre, a trop de travaux publics sur les bras, pour pouvoir entreprendre la construction du canal de la Baie Georgienne, au moment actuel, mais nous espérons pouvoir y commencer sous peu."

Et quant à l'idée de confier l'exécution de cette entreprise à une compagnie privée, le chef du gouvernement déclare ce qui suit :

"Il n'y aurait peut-être aucun avantage à accorder le contrat à une compagnie privée, car celle-ci ne l'entreprendrait pas à moins que le gouvernement garantisse l'émission des bons."

Nous sommes donc bel et bien renseignés, maintenant et la réalisation de cette grande entreprise depuis si longtemps rêvée par notre Chambre est de nouveau ajournée par la force des choses.

Cette déclaration du premier ministre, inspirée par la plus grande sagesse, est des plus satisfaisantes pour ceux qui depuis si longtemps caressent le rêve de voir converger sur Montréal tout le trafic des grands lacs, et nous fournit aujourd'hui l'occasion de reprendre depuis son origine jusqu'à sa dernière étape, l'élaboration de ce projet, à laquelle notre chambre a travaillé plus qu'aucun autre corps public.

LES ORIGINES DU PROJET.

Pour être exact nous pourrions dire que la conception de cette entreprise remonte à plus de trois siècles, puisque c'est Champlain, qui le premier en eut l'idée, comme le rapporte M. Benjamin Solte, dans une lettre récente qu'il publiait à ce sujet. Et après Champlain tous les explorateurs français ont tour-à-tour exprimé la même opinion qu'il fallait, pour assurer au Canada la suprématie de la navigation des grands lacs et du Saint-Laurent, creuser une route fluviale qui relierait ces immenses mers intérieures avec l'Atlantique.

Les hommes d'état tant des États-Unis que du

Canada comprirent, eux aussi, qu'il devenait impérieux de mettre à exécution ce plan conçu par les pionniers de la civilisation sur notre continent. Mais les États-Unis et le Canada ne songèrent pas encore au projet tel qu'il est conçu maintenant et convaincus que la rivière Hudson d'une part, et le Saint-Laurent d'autre part, étaient les deux seules grandes artères par lesquelles tout le trafic de l'ouest devrait passer pour atteindre l'océan, imaginèrent de créer un système de canaux dont on constata en peu de temps l'insuffisance devant le développement énorme et toujours plus intense du trafic de l'ouest.

Tandis que le gouvernement canadien construisait la route qui longe les chutes Niagara pour venir se joindre à celle du Saint-Laurent, les États-Unis, à leur tour, creusaient le canal de l'Érie jusqu'à la rivière Hudson, à Albany. Ces deux entreprises étaient à peine achevées qu'on en vit tout de suite l'insuffisance. Depuis, le gouvernement canadien, à trois reprises, a dû agrandir son système de canaux, et les États-Unis, de même, durent élargir le canal Érie. Et malgré tout, aucune de ces grandes artères ne suffisent encore à transporter tout ce que l'ouest produit.

Il est donc évident que chez nos voisins, comme chez nous, on ne s'est pas rendu compte assez de la puissance d'expansion de cette partie du continent qu'il s'agissait de desservir. Pour ne parler que du Canada, le canal Welland, ouvert à la navigation en 1829, est depuis longtemps insuffisant; il répond si peu aux besoins de plus en plus considérables du trafic, qu'il y a bientôt dix ans que des corps publics de l'ouest sont en instances auprès du gouvernement afin d'obtenir son élargissement et son creusement.

Autrefois le transport des produits de ces régions pouvait se faire par des navires de proportions beaucoup moindres et d'un tirant d'eau moins fort que ceux qu'il faut aujourd'hui pour dégorger, et quelque temps les ports des grands lacs.

Il y aurait ici place pour refaire toute la démonstration du développement considérable et imprévu de l'ouest et du nord-ouest; mais cette démonstration serait superflue, et nos lecteurs sont aussi bien que nous, renseignés sur cette page de notre histoire économique.

L'insuffisance des facilités de transport des produits de l'occident, comme le danger d'une concurrence toujours plus active de la part de nos voisins, les États-Unis qui ne souhaitent rien tant que de détourner le trafic de leur côté, ont décidé un groupe de Canadiens et nos principaux corps publics et organisations commerciales à étudier la possibilité de réaliser le grand projet de Champlain de relier les grands lacs à la mer par un canal qui aurait la Baie Georgienne pour embouchure et le Bout-de-l'île comme point de raccordement au

de ce rapport. On peut se faire une idée de l'importance de l'entreprise quand on sait qu'elle est appelée à desservir une région qui couvre une superficie de 2,000,000 de milles carrés sur laquelle vit une population de 25,000,000 d'âmes et dont le rendement en grains et en céréales dépassent de 4,000,000,000 de boisseaux.

La région que serait appelé à desservir le canal comprend Chicago, Saint-Louis, s'étendant à l'ouest et au nord-ouest, et de plus comprend les états du Tennessee, de l'Illinois, Kansas, Nebraska, Iowa, Wisconsin, Indiana, et les provinces du Manitoba, du Nord-Ouest et de l'Ontario.

L'ADHESION DE NOTRE CHAMBRE AU PROJET.

Le projet était trop considérable à tous les points de vue pour que notre Chambre n'y donnât pas aussitôt son adhésion en la plus entière, surtout à cause des avantages que sa réalisation assurait à la métropole. Le projet de la construction du Canal de la Baie Georgienne n'était à peine d'être annoncé, vers 1895, que notre Chambre en faisait une étude approfondie et en feuilletant ses archives, nous trouvons à la date du 14 février 1895 que le rapport ci-dessous sur proposition de M. L. E. Masson, n° 1, avait été adopté.

"Attendu que Montréal se trouve à la tête de la navigation océanique et à 450 milles plus près des marchés d'Angleterre que New-York, les navires pouvant trouver chargement à Montréal et recherchant ce port de préférence à tout autre."

"Attendu que les expéditions de grains venant de l'intérieur sont dirigées plutôt sur New-York que sur Montréal à raison des plus grandes facilités et du coût plus bas du transport."

"Attendu qu'il est d'absolue nécessité que Montréal augmente son commerce avec l'étranger et devienne le point de distribution de la plus grande partie des céréales de l'ouest et du nord-ouest, et qu'en augmentant son commerce, il en résultera une plus grande prospérité pour cette ville et partant de là pour tout le pays."

"Attendu que la ville de New-York comprenant l'importance de ce commerce, a obtenu de la législature de l'Etat de New-York de faire élargir le canal Erié et ce, au coût probable de \$10,000,000."

"Attendu que le moyen d'obtenir l'agrandissement du commerce de Montréal est de diminuer les distances entre les points de production et ceux de distribution et que le moyen de diminuer ces distances est la construction du canal de la Baie Georgienne et de l'Ottawa, lequel diminuera la distance entre Chicago et Duluth et le port de Montréal de 450 milles."

"Attendu qu'il est constaté qu'un raccourcissement

de distance dans cette proportion, pourra effectuer une diminution dans le coût de transport d'au-delà de un centin par minot."

"Attendu qu'il est notoire que pour le transport des céréales, une diminution dans le coût de transport égale à 2-3 d'un centin, en faveur d'une route à suivre pour ce transport est celle suggérée par le tracé de la Compagnie du Canal de la Baie Georgienne et Ottawa.

IL EST RESOLU: —

"Que cette chambre de commerce approuve unanimement le tracé de la Compagnie du Canal de la Baie Georgienne et Ottawa et demande aux gouvernements fédéral et provincial de donner tout l'appui et l'aide possible à la construction de ce canal afin que le projet soit réalisé.

Tout en donnant son adhésion à l'idée, notre chambre faisait preuve de beaucoup de sagesse en ajoutant les deux restrictions suivantes:

Cependant cette Chambre, tout en appuyant le projet tel que soumis par le représentant de la Compagnie du Canal de la Baie Georgienne et Ottawa, croit devoir recommander que dans le cours de l'exploitation du canal ci-dessus mentionné, les tarifs de la compagnie soient soumis au même contrôle gouvernemental que ceux des compagnies de chemins de fer, sans que toutefois, ce contrôle soit de nature à nuire à l'exploitation avantageuse pour le commerce de transportation et pour le canal.

Toutefois, cette Chambre reconnaît qu'il serait beaucoup plus désirable que cette importante entreprise soit entièrement sous le contrôle absolu du gouvernement de la Puissance, afin d'empêcher tout monopole, soit dans les tarifs de péage ou de transport."

De ce que les recommandations de notre Chambre, comme celles de toutes autres organisations du même genre ne réussissent pas à assurer dès lors la réalisation du projet, il ne faut pas penser que son étude en fut abandonnée par elle; bien loin de là et je retrouve consigné au "Bulletin" des travaux de la Chambre de Commerce de Montréal, qu'au 8 mai 1901, un nouveau rapport, fut présenté comme suit:

"Le Président du comité de l'Industrie des transports présente le rapport de son comité sur la question du Canal de la Baie Georgienne, dont voici le texte:

Considérant que le besoin d'une route plus courte de 375 milles, entièrement sur le sol canadien et à l'abri d'un coup de main en temps de guerre, devient tous les jours, plus impérieux;

Considérant d'un autre côté, que les travaux qui se font dans le port de Montréal, ne seront complètement utilisables qu'à la condition que les armateurs qui se proposent de le fréquenter, (en attendant qu'ils en fassent

un port d'attache) puissent compter sur un courant constant et assuré des produits de l'Ouest, tant canadien qu'américain :

Que, pour ces raisons, il est

Résolu: Que la Chambre de Commerce réitère le voeu qu'elle a déjà émis en faveur de l'exécution, à aussi brève échéance que le comporte un tel travail, de cette entreprise d'importance nationale. Aussi, la Chambre est-elle convaincue que le Gouvernement du Canada ne manquera pas d'accorder à cette entreprise tout le secours financier que réclame son importance.

Ce rapport est adopté et le Secrétaire est invité à en transmettre des copies au Premier Ministre du Canada, au Ministre des Travaux Publics ainsi qu'au Ministre des chemins de fer et canaux."

Et depuis cette époque notre chambre n'a jamais laissé passer une occasion de remettre la question à l'actualité. A preuve de ceci, rappelons la recommandation qu'elle faisait à la Commission royale chargée de l'étude du problème des transports siégeant à Montréal en juin 1904 et que nous trouvons consignée dans les termes suivants aux archives :

"La question du prolongement de la voie de l'Intercolonial jusqu'à la Baie Georgienne devrait nécessairement attirer votre attention.

"Etant donné le principe incontesté que Montréal est la tête de ligne de la grande artère maritime et fluviale du Canada, il en découle que si la construction du "Grand-Tronc-Pacifique" est décidée, un embranchement depuis un point de l'artère principale à la hauteur des terres, doit être construit sur le port national concurrentement avec l'artère principale."

Après avoir maintes fois encore démontré l'urgence de la mise à exécution du projet tant rêvé après avoir été si laborieusement préparé, le conseil, pas plus tard que le 2 mars 1910, adoptait le rapport suivant qui se passe de commentaires :

Ce comité, après avoir pris en considération l'invitation de la Fédération canadienne des Chambres de Commerce et Municipalités à se faire représenter à Ottawa le 2 mars alors prochain ainsi que d'un mémoire de la Chambre de Commerce d'Ottawa relativement au projet du canal de la Baie Georgienne, est d'avis de suggérer à cette Chambre l'adoption de la résolution suivante : —

"La Chambre de Commerce, conformément à l'attitude qu'elle a toujours prise depuis 1895 et dans les diverses années subséquentes et conformément aux vues exprimées dans le discours-programme de M. Ovila S. Perrault, lors de notre dernière assemblée générale annuelle, se déclare fortement en faveur de la construction du canal de la Baie Georgienne, répondant en cela

aux nécessités du développement du pays en diminuant les distances entre les points de production et ceux de distribution par la création d'une voie de transports plus courte de plusieurs centaines de milles, plus sûre entièrement sur le sol canadien et à l'abri d'un coup de main en temps de guerre) et moins dispendieuse que les autres voies déjà existantes.

"Cette Chambre est d'avis que ce projet est nécessaire pour contribuer au développement d'un commerce immense pour la métropole et le pays en rendant l'écoulement des produits agricoles du nord-ouest plus facile dans sa direction sur Montréal comme centre de la navigation océanique et pour nous permettre de soutenir la concurrence étrangère dans l'expédition du trafic jusqu'aux marchés de Londres et Liverpool.

"La Chambre croit de plus que l'exécution de ce grand projet aurait aussi pour avantage de rendre plus étroites et plus intimes les relations commerciales de toutes les parties du Canada, notamment de l'est et de l'ouest du pays, ainsi que celles du Canada et de la Mère-Patrie et d'encourager les compagnies de navigation océanique à faire bénéficier le commerce du pays de la visite des grands navires modernes grâce aux avantages de notre route du St. Laurent ainsi améliorée par l'exécution de ce projet du canal de la Baie Georgienne.

"Cette Chambre croit de plus devoir recommander à notre gouvernement fédéral de ne pas aliéner ses droits en permettant à des compagnies privées la construction de ce canal, mais d'en faire une voie nationale pour conserver au pays et aux futures générations tous les bénéfices que ne peut manquer de comporter cette importante entreprise comme patrimoine national."

Jamais rapport de notre chambre, sur cette question, n'avait été aussi complet, aussi précis, ni recommandations aussi instantes. Mais la force des choses empêcha le projet de franchir l'étape si longue qui le sépare de sa conception au moindre commencement de réalisation.

CE QUE COMPORTE CE GRAND PROJET.

Cet historique de la question terminé, il est temps d'en venir à la question même, à savoir de décrire exactement, à longs traits le parcours du canal projeté, en même temps que d'en démontrer tous les avantages.

C'est à la Baie Georgienne que le canal aurait son point de départ; de là il suivrait la rivière aux Français, puis longerait les rives du Lac Nipissing et celles des lacs à la Truite, à la Tortue, au Talon jusqu'à la rivière Mattawa. Entre le lac Nipissing et les trois autres un cours d'eau artificiel de 3 milles et demi serait creusé. Après avoir suivi la rivière Mattawa, soit une distance de 13 milles une tranchée de trois quart de mille de longueur amènerait le canal dans la rivière Ottawa, qui se répand dans des lacs parfois étendus et profonds

PROGRES CONSTANTS ET

MAISON

La Ville la plus Industrielle de la

PROVINCE DE QUEBEC

Et dont le Développement Considérable vaut à

MM. les Capitalistes, Industriels, Constructeurs, Ouvriers et
aux Jeunes Gens d'Initiative qui y Placeront leurs
Capitaux, leurs Economies et leur travail.

Une Fortune Rapide et Solide.



VOUS qui avez de l'ambition, venez immédiatement vous établir à Maisonneuve,
la ville d'avenir.

3,000,000 de Dollars

\$3,000,000.00 seront dépensés dans le cours de l'année pour la construction
d'édifices publics, de magasins, de logements, d'établissements industriels, d'améliora-
tions publiques d'une grande importance.

En outre, sur les confins est de la ville de Maisonneuve, The Montreal Steel
Works Co. et The American Rubber Co. commenceront dès le printemps prochain la
construction d'immenses usines pour leur industrie. Ces deux seules industries fourni-
ront de l'emploi à au moins cinq mille personnes, dont les salaires hebdomadaires, en
moyenne, devront être d'au moins \$20.60, formant un total annuel d'au moins cinq mil-
lions (\$5,000,000).

MAISONNEUVE

profitera directement de cette situation par la proximité de son territoire à ces usines.

MAISONNEUVE a l'avantage d'avoir des canaux d'égouts, la lumière élec-
trique, le gaz, etc., des trottoirs dans toutes ses rues. En conséquence, ceux qui vien-
dront s'y établir y trouveront tout le confort désirable.

Maisonneuve, Port National

En effet, d'immenses travaux de sondage ont été faits l'été dernier. Vu la
profondeur du fleuve, vis-à-vis Maisonneuve, il a été décidé par nos deux gouverne-
ments, d'y construire des quais immenses pour y recevoir les transatlantiques du plus
fort tonnage.



ININTERROMPUS DE

NEUVE

SITE UNIQUE

Maisonneuve offre, par sa splendide situation, ses rues spacieuses, les abords du fleuve Saint-Laurent, ses constructions modernes, ses maisons d'éducation de haute valeur, son plan, ses canaux, trottoirs, lumières électriques, gaz, etc., les avantages les plus marquants. Nulle autre ville ne l'égalé comme ville industrielle, commerciale, résidentielle et autres points de vue.

AFIN DE DONNER PLUS

d'accommodation aux milliers de personnes, qui viendront s'établir à Maisonneuve, il a été décidé par son conseil de ville de terminer les travaux dans les rues les plus reculées de son territoire. Les canaux d'égouts, trottoirs, conduites d'eau, gaz, macadamisage des rues, etc., seront faits sans retard.

\$1,000,000 SERA DEPENSE

à cette fin durant les douze mois à venir.

AVIS AUX LOCATAIRES

Plusieurs capitalistes soucieux de leurs intérêts et du progrès de Maisonneuve ont construit de magnifiques logements, bien éclairés, aérés, spacieux et confortables, pour être loués à des prix très modérés.

Les Ouvriers et les Ouvrières

y trouveront des emplois très lucratifs, quoique la vie coûte de 30 à 40 p.c. meilleur marché qu'à Montréal.

IL EST A PREVOIR QUE

la population de Maisonneuve doublera cette année. C'est le temps d'aller s'y installer. Les petits comme les grands capitalistes peuvent y réaliser de très gros profits en plaçant leur argent sur les propriétés, dans le commerce et les industries.

Vous tous qui cherchez le succès et la fortune

VENEZ VISITER

MAISONNEUVE

Et y prendre votre part de la Grande Prospérité qui y Règne.



proprement pied du lac des Deux Montagnes, ce qui comprend une distance de 293 milles.

De là le canal conduirait au Saint Laurent en passant dans la rivière des Prairies depuis l'Île Bizard jusqu'au Bout-de-l'Île en face de Cartierville, Bordeaux, Ahuntsic, le Sault-au-Recollet, la Rivière des Prairies jusqu'à Charlemagne. On voit d'ici toute l'étendue de cette entreprise. Pour ce qui est de la partie qui nous touche de plus près, soit entre Charlemagne et Ahuntsic, notons particulièrement que le projet comporte le creusement d'une écluse à trente pieds d'étiage au Bout-de-l'Île et une autre à vingt six pieds en arrière de chez Pélouquin, et entre ces deux écluses on mesure une distance de 14 milles. Ce sera donc véritablement un second port de Montréal.

Pour donner une idée encore plus détaillée de l'importance de l'entreprise, nous ne saurions mieux faire que de citer ici, de copieux extraits du travail très documenté lu devant la Chambre de Commerce, le 12 janvier dernier, par M. Antoine Gobeil, chef du ministère des Travaux Publics de la Puissance, alors que le projet fut élaboré. On ne peut donc citer d'autorité plus compétente.

LE COUT DU CANAL.

"Le canal coûtera au bas mot cent millions de piastres. Il ouvrira une nouvelle route de 440 milles de longueur, dont 28 milles seulement de canal, 80 milles de chemins existants mais améliorés et 300 milles de lacs et rivières donnant une route d'un minimum de largeur de 300 pieds allant à 1,000 pieds et au-delà cette dernière largeur, se produisant sur 240 milles avec une profondeur suffisante pour la navigation de 22 pieds.

"Je ne vous donnerai pas de détails sur la construction projetée excepté pour vous dire, par exemple, que les écluses au nombre de 27 qui auront 650 pieds de longueur 65 pieds de largeur et 22 pieds de profondeur pourront accommoder un navire de 600 pieds de long et 60 de large, portant 12,000 tonnes à un tirant d'eau de 20 pieds et ayant une capacité de 400,000 minots de blé, équivalant à 100 chars de 30 tonnes chacun ou dix trains de 40 wagons. L'approvisionnement établi par 45 barrages pour les écluses, permettra en pratique 20 écluses par jour ou avec des bateaux du type de celui dont j'ai parlé, un trafic équivalent à 200 trains de 40 wagons par jour. Au canal du Sault Ste-Marie en 1907, le trafic a été de 58,000,000 de tonnes, la moyenne des écluses journalières étant de 24 du côté américain et de 19 du côté canadien. Avec des travaux additionnels le nombre d'écluses dans le canal de la baie Georgienne peut être porté à une moyenne de 32 écluses par jour.

ECONOMIE DE DISTANCE.

"Quelle économie de temps et de distance résultera de cette construction? Il faudra 70 heures pour aller de la Baie Georgienne à Montréal par un bateau de 12 milles à l'heure, soit un jour à un jour et demi de moins depuis la tête des grands lacs jusqu'au plus prochain port de mer, que par n'importe quelle autre route. Le Canal de la Baie Georgienne met Chicago plus près de Montréal que de New-York par le Canal Érié par 412 milles, et de Liverpool par 794 milles; Duluth par notre voie nationale sera de 424 milles plus rapproché de Montréal que de New-York et 806 milles plus près de Liverpool. Le gain de distance de Buffalo sur Montréal, de Chicago, n'est plus que 83 milles et Duluth seulement que 71 milles. La saison de navigation est identique à celle du port de Montréal, en moyenne 215 jours. Un charbonnier d'une capacité de 183,333 minots allant à 11 noeuds, peut franchir la distance de Sydney à Fort William en 7 jours et 9 heures."

D'AUTRES AVANTAGES.

Voici les avantages du côté de la distance, de la rapidité de transit avec de fortes cargaisons. Les autres avantages qui résulteraient de cette construction ne seraient pas moins grands. Donner des détails serait abuser de votre patience et demander plus de temps que votre bienveillance devrait me donner. Groupons-les en faisceau par une simple énumération. Création de pouvoirs d'eau d'au moins 1,000,000 chevaux vapeur que l'avenir évaluera bien au moins à \$5.00 par unité; mise en valeur de plus de 50,000 milles carrés de forêts non encore exploitées; ouverture à la colonisation d'au moins 50 millions d'acres de terre dans l'Ontario, la vallée de l'Ottawa et Québec. Réduction du fret sur le grain de l'Ouest de la moitié aux deux tiers. Augmentation du commerce intérieur; mouvement additionnel du produit de nos houillères de la Nouvelle-Écosse, du côté de l'Ouest, développement de notre marine marchande, et création d'une voie nouvelle indépendante toute en territoire canadien, établissant et entretenant le commerce entre les diverses parties du pays, et resserrant ainsi les liens politiques et commerciaux qui unissent déjà les différentes provinces.

Aux avantages déjà signalés ci-haut, nous ajouterons ceux que M. le Sénateur Casgrain mentionnait plus longuement dans la même occasion, en faisant ressortir tous les bénéfices réalisés par nous, de la Métropole ou des localités baignées par le canal projeté.

Ainsi par l'établissement des écluses entre le Bout-de-l'Île et Ahuntsic, l'eau sera refouée, le niveau d'étiage sera relevé sur une distance de trente-huit milles. Les

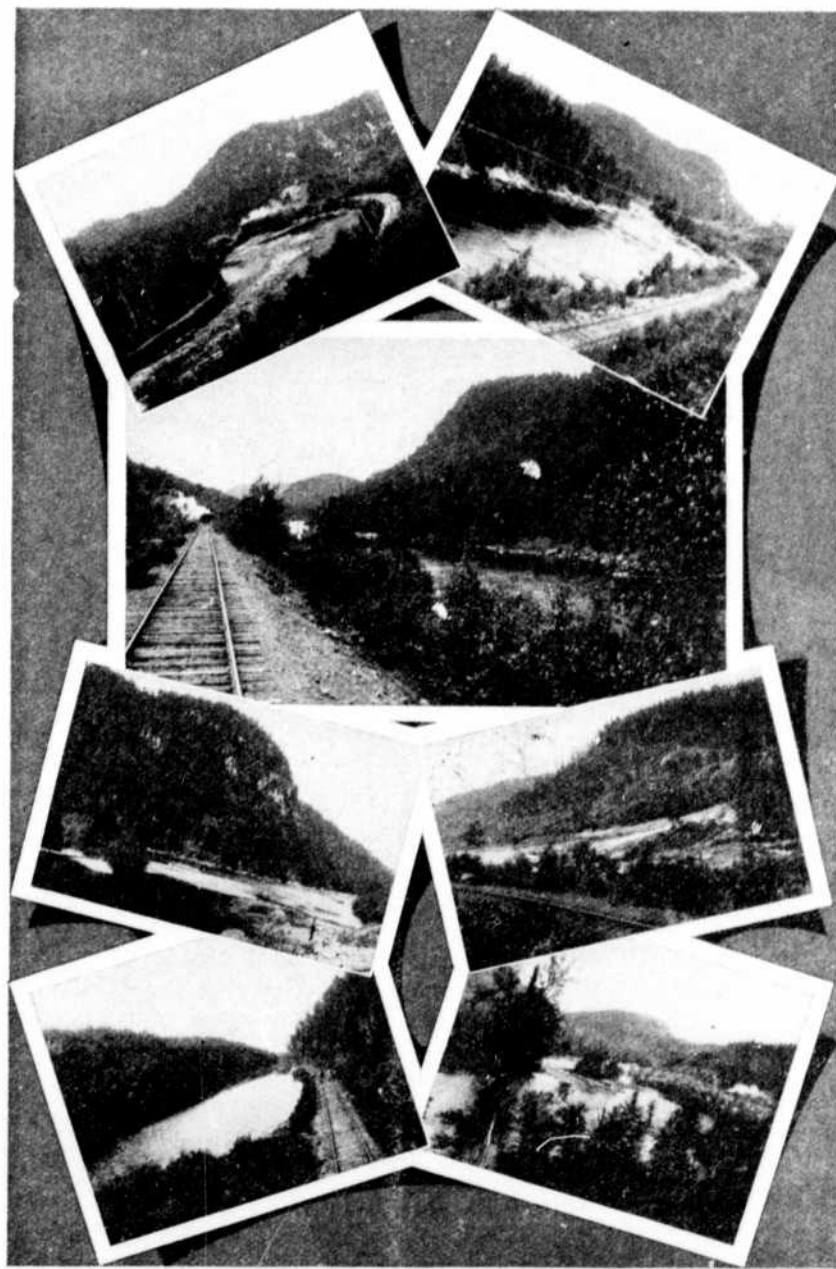
eaux du lac des Deux-Montagnes seront maintenues au niveau actuel des hautes eaux du mois de juin.

"Par ces écluses on développera une énergie électrique calculée à cent mille chevaux vapeurs.

"La consommation actuelle de Montréal est d'environ

\$10.00 seulement. Ce revenu suffira à leur établissement.

"Dix ans après la construction du canal la population de la ville aura décuplé: ce sera incontestablement une des plus riches d'Amérique. Le canal de la Baie



LA VALLÉE DE BATISCAN

Sur la route du Canadian Northern Quebec Railway.

480,000 H. P. Ce sera une addition de 25 pour cent d'électricité qui nous permettra d'en abaisser le prix.

"Le Montreal Power paie actuellement \$25.50 par H. P. Il est si facile de calculer le revenu des deux premières écluses en établissant le prix du H. P. à

Georgienne en élevant le niveau des eaux aura embelli le lac des Deux-Montagnes. Il aura rendu navigable la rivière des Prairies. Il permettra aux millionnaires de se rendre au Sault par le tramway et d'y prendre leur canot automobile et de se rendre par la plus belle des

en ont gablés à leurs maisons de campagne du lac des Deux Montagnes, de Senneville, etc.

Et ces millionnaires feraient surgir du sol de la rive des rives de la rivière des Prairies les villas et les maisons de campagne merveilleuses. Le peuple y aurait un avantage aussi, puisqu'il pourrait se rendre au lac en quelques minutes de tramway et prendre un air de campagne en contemplant un des plus beaux spectacles que puissent donner le génie de la nature et les hommes travaillant de concert pour le bien de l'humanité.

TRANSPORT DU GRAIN.

Reprenant ici la citation de la conférence de M. Gobeil nous poursuivons, en disant:

«On compare la distance et que l'on établisse le coût probable du transport du grain par le canal projeté de la Baie Georgienne, on en arrive à peu près aux chiffres suivants: Distance navigable de Chicago à Montréal par le Welland et les canaux du Saint-Laurent, 1,247 milles; par le canal de la Baie Georgienne, 900 milles. En 24 heures dans le premier cas, six jours et demi, dans le second, quatre jours et un quart. Coût de transport du grain en premier lieu, 5 1-2 cts par minot, en second lieu, 4 1-2 cts; avantage en faveur du canal de la Baie Georgienne de 347 milles pour la distance, 2 1-4 cts dans la navigation et 4c par minot sur le coût du transport. Nous n'avons encore aucune estimation du coût de l'agrandissement des canaux du St-Laurent jusqu'à Montréal, mais nous pouvons affirmer sans crainte que le prix en sera plus élevé que celui du creusement du nouveau canal.»

NOS RIVALES.

A l'heure qu'il est, disait encore, M. Gobeil, nous avons quatre grandes routes en concurrence pour le transport des produits de l'ouest, ce sont:

10. Par les lacs à Buffalo, et chemin de fer à New-York (moyenne en 1907) 6c par minot.

20. Par les lacs aux ports de la Baie Gorgienne et par chemin de fer à Montréal, etc., 7c.

30. Par les lacs à Buffalo et par le canal Érié jusqu'à New-York, 5,75c.

40. Par la route canalisée et fluviale du St-Laurent, 7c.

En 1907, le coût moyen de transport du grain de Chicago à Buffalo (80 milles) a été de 1 1-4 c par minot. Le prix le plus bas dans la même année 1c.

Le prix du même fret aux ports de la Baie Georgienne est 1 1-2c.

En mettant ensemble le prix du fret maritime et en y ajoutant le plus bas prix possible par chemin de fer, on arrive aux prix suivants:

10. Route par eau à Buffalo, 1.25 par minot, et par rail à New-York, 3.33c (440 milles), soit 4 1-2c par minot.

20. Route par eau aux ports de la Baie Georgienne 1.5c par minot et rail Montréal 2.77c (365 milles), 4 1-4c par minot.

Durée du transit de Fort William à Montréal par la nouvelle voie, 100 heures.

Durée du transit de Chicago à Buffalo, 80 heures. En appliquant au tarif ci-haut la proportion du temps de transit de 100 heures à 80 heures, nous arrivons à 1 1-2c par minot. On pourrait donc ajouter à ce tarif 50c par tonne ou 1 1-2c par minot pour le transit par la nouvelle voie, prix inférieur à toutes les autres routes connues.

Nous avons donc en faveur de notre projet, économie, rapidité de transit et ligne directe.

COMMENT CONSTRUIRE CE CANAL.

Après avoir revu par le détail le projet et ce qu'il comporte il ne reste plus qu'à considérer comment il peut se réaliser. Il n'y a que deux modes de mener à bonne fin cette entreprise; c'est la construction du canal par le gouvernement lui-même, ou bien par une compagnie déjà formée qui recevrait la concession à des conditions déterminées et de nature à sauvegarder les intérêts du pays, comme le demandait notre Chambre dès 1896. Mais la récente déclaration du premier ministre arrête tout-à-fait la réalisation du projet pour maintenant, du moins.

UN PERIL IMMINENT.

L'ajournement indéfini de la construction du Canal de la Baie Georgienne donne plus de gravité au péril qui menace depuis longtemps la métropole et le Canada tout entier, à savoir l'approfondissement et l'élargissement du canal Welland. Nul n'ignore que l'association pour l'amélioration des voies de transport sur le St-Laurent et les grands lacs a repris ses instances auprès du gouvernement pour obtenir un crédit préliminaire de \$2,000,000 pour le creusement du canal Welland.

Au cours de la conférence qu'il fit devant notre Chambre M. Gobeil nous a démontré péremptoirement l'insuffisance du système actuel de canaux canadiens.

Je le cite encore:

«Le système de canaux canadiens tel qu'il existe à l'heure qu'il est, a 14 pieds de profondeur et n'est pas en mesure de contrôler, comme on le sait, le mouvement du commerce de grain depuis les grands lacs jusqu'à l'océan, et cela est dû absolument à l'absence d'une flotte suffisante adaptée à ses dimensions restreintes. Quand les canaux furent creusés à 14 pieds, on croyait qu'un

nouveau type de bateau serait construit pour naviguer avec des barges jusqu'à Montréal, capturant ainsi la plus grande partie du transport.

Cette espérance a été illusoire. Les petits bateaux diminuent en nombre et aujourd'hui 80 p. c. du trafic des grands lacs se fait par des bateaux trop grands pour passer dans le canal Welland. Avec l'approfondissement des grands ports sur les lacs de l'ouest, et la construction du canal du Sault Ste-Marie, c'est un fait que les bateaux n'ont cessé d'être agrandis: en 1907, le tonnage total sur les grands lacs était de 3,340,000 tonnes et sur ce total, seulement 23 p. c., soit 424 bâtiments de 768,500 tonnes pouvaient passer par nos canaux de 14 pieds. Dans ce nombre, étaient inclus les bateaux à fret et à voyageurs qui ne transportent pas de grain. Le reste de la flotte, c'est-à-dire, 323 bateaux, était d'une capacité moyenne de 8,000 tonnes et voyageait entre les grands lacs et le lac Érié.

"De plus en plus, la construction tend vers de plus grands bateaux et sous peu, le transport se fera par des navires du plus grand tirage d'eau que permettront le canal du Sault Ste-Marie et les ports des lacs."

Tout ceci avait été dit pour démontrer la nécessité voire même l'urgence de la construction du canal de la Baie Georgienne. Mais maintenant que cette construction est retardée jusqu'après le parachèvement des travaux publics en cours, se déciderait-on à se rendre au désir des gens de l'Ontario en élargissant et creusant de plus en plus le canal Welland?

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET LE CANAL WELLAND.

A ce propos ne serait-il pas d'un grand intérêt de remettre sous les yeux de nos lecteurs les travaux de notre Chambre en rapport au creusement du canal Welland.

Le 9 mai 1906, M. Jos. Contant présentait, pour le comité de l'Industrie des transports, un rapport verbal en réponse à la pétition en 12 considérants, présentée à Son Excellence le Gouverneur-Général du Canada et dont voici la teneur:

"Vu la pétition du Board of Trade, de Kingston, en date du 28 mars dernier, qui réclame l'adhésion de cette Chambre à un projet d'amélioration de la voie d'eau du canal Welland, sur le lac Érié, jusqu'à Kingston, en aval du lac Ontario, soit une distance de 175 milles en droiture; le comité rapporte que:

"CONSIDÉRANT que les principales demandes formulées dans la pétition du Board of Trade de Kingston au Gouverneur-Général du Canada, en Conseil, ont obtenu, pour la plupart, la sanction du gouvernement et que certaines de ces demandes ont reçu leur complète

réalisation tandis que d'autres sont en voie d'exécution;

"CONSIDÉRANT d'un autre côté, que l'élargissement et surtout l'approfondissement du canal Welland réclameraient pour leur exécution des dépenses considérables et dont il est difficile d'établir le chiffre;

"CONSIDÉRANT en outre que l'acquisition des voies ferrées déjà existantes ou encore la construction d'une voie ferrée parallèle au canal Welland ne semble pas motivée dans l'opinion de cette Chambre, et que, dans tous les cas, le transport par une telle voie ferrée aurait pour conséquence une double rupture de charge qui ne manquerait pas d'accroître dans une forte mesure, le coût résultant du transport."

Le comité est d'opinion que la construction d'élevateurs ou de magasins à grains à Kingston n'est pas—dans l'état actuel de ce commerce, motivée, attendu que cet emmagasinage pourrait se faire très convenablement et dans un avenir très rapproché dans le nouveau port de Montréal, sans compter qu'on supprimera de ce fait le double transbordement qu'on a toujours intérêt à écarter;

Résolu:—Que pour toutes ces raisons, et à défaut de données plus complètes sur cette question, la Chambre ne croit pas devoir recommander les améliorations énumérées dans la pétition en dehors des travaux actuellement en cours ou déjà faits par le gouvernement à Port Colborne."

Ce rapport est adopté et le Secrétaire reçoit instructions d'en transmettre une copie au Board of Trade de Kingston.

Au 26 décembre 1906, nous retrouvons ce qui suit aux comptes rendus de la Chambre:

"Le comité des transports s'est réuni le mercredi, 26 décembre 1906. Étaient présents: MM. J. P. Mullarkey, président du comité; D. Masson, F. C. Larivière et F. Bourbonnière, Secrétaire.

Objet: Agrandissement du Canal Welland.

Votre comité, après avoir pris en considération une demande de la Chambre de Commerce de Kingston sollicitant notre Chambre de Commerce de recommander au gouvernement l'agrandissement immédiat du Canal Welland, et les études antérieures de cette Chambre sur cette matière, croit devoir exprimer l'opinion suivante:

Considérant que les travaux d'exploration commencés par les ingénieurs du gouvernement fédéral sur la route de la Baie Georgienne ne sont pas terminés et que cette route, si elle est reconnue praticable, diminuerait de onze cent milles, la distance qui sépare Chicago de Liverpool;

Considérant d'ailleurs que notre Chambre a déjà recommandé au gouvernement fédéral la route de la Baie Georgienne.

Votre comité est d'opinion qu'il serait prudent pour notre Chambre, d'attendre le résultat de ces études des

1852). "Le gouvernement avant eue d'approuver une route pour la direction du grand trafic de l'Ouest du St-Laurent."

J. P. MULLARKEY,
Président du Comité.

Adopté par le Conseil, le 26 décembre 1906.

Le 4 novembre 1908, la chambre maintenait son attitude sur cette question en adoptant le rapport du Comité des Transports qui lui était soumis, et préparé en 1907.

Le Comité, après mûr examen de la demande du *Western Trade* de Kingston sollicitant l'appui de notre Chambre pour le projet de l'agrandissement du canal Welland, est d'opinion que vu les études et rapports présentés de cette Chambre, notamment en date des 9 mai 1903, 3 mai 1904 et 26 décembre 1906, comportant un vote continu en faveur du projet du canal de la Baie Georgienne pour faciliter le transport des immenses quantités de notre grand Nord-Ouest, est encore d'avis de maintenir ce projet, savoir: celui de la Baie Georgienne et de la route du St-Laurent, la supériorité de deux canaux avantages: 1^o celui de réduire de beaucoup la distance de Fort William à Liverpool; 2^o celui d'une

navigation fluviale exempte, à la différence de celle des grands lacs, des risques des tempêtes qui entraînent tant de désastres et de pertes de vie.

Votre comité croit devoir suggérer, en conséquence, à cette Chambre, de réitérer ses instances auprès du gouvernement pour que ce dernier mette à exécution, aussitôt que possible, ces travaux d'une importance majeure pour le commerce et la prospérité générale du pays et regrette de ne pouvoir, du moins quant à présent, appuyer le projet de l'agrandissement du canal Welland.

Comme le faisait remarquer Mr. W. J. Poupore le 12 janvier, en s'adressant à la Chambre, l'élargissement du Canal Welland serait au plus grand avantage des États-Unis: Oswego n'est qu'à 60 milles de l'Hudson, c'est-à-dire de New-York. Ce deviendrait peu de chose pour les Américains de prolonger et d'élargir le canal Érié et de tirer ainsi à eux les marrons que nous aurions mis au feu.

Voilà donc dans tous ses détails la question du canal de la Baie Georgienne exposée, ainsi que celle du canal Welland qui en est comme un corollaire.

JEAN COLBERT.



MONTREAL

LA METROPOLE COMMERCIALE DU CANADA

En l'année 1605, Jacques-Cartier, un marin de St-Malo, en France, fit voile vers le Canada et atterrit sur le fleuve St-Laurent, à l'endroit où se trouve actuellement la ville de Montréal. Il découvrit un grand village, bien fortifié, qui s'appelait Hochelaga.

L'histoire dit qu'étant monté au sommet de la montagne qui domine la ville, il fut enthousiasmé par le panorama qui se déroulait devant lui de tous côtés, et qu'en l'honneur du Roi de France, il lui donna le nom de "Mont-Royal", qui fut plus tard appelé Montréal, ce qui signifie la même chose.

des vivres furent débarqués. Un autel fut construit sur un point dominant la Ville et Mademoiselle Mance, aidée de Madame de la Pétrée et de sa servante, Charlotte Barre, le décorèrent avec un goût parfait, qui fit l'admiration de l'assistance. Alors, tous se réunirent alentour et le Père Vimont, revêtu de ses ornements sacerdotaux, y célébra la messe. L'office divin terminé, le prêtre se tourna vers ses auditeurs et leur dit "qu'ils n'étaient pas nombreux, mais que le travail qu'ils accompliraient serait celui de Dieu. Son regard est sur vous et vos enfants couvriront cette terre."



HOTEL PLACE VIGER

Propriété de la Compagnie du Pacifique Canadien.

Plus tard, en 1611, Champlain fit une visite au même endroit et établit un poste pour la traite de la fourrure, qu'il nomma "Place Royale". Mais c'est en 1642 que le Sieur Paul Chomedey de Maisonneuve arriva dans l'île et jeta les bases fondamentales de la Cité de Montréal.

LA FONDATION DE MONTREAL

M. Leblond de Brumath, dans son histoire de Montréal, dit que "Maisonneuve, en débarquant, tomba à genoux. Ceux qui l'accompagnaient firent de même, et tous joignirent leurs voix pour rendre grâce à Dieu du voyage accompli. Des tentes, des bagages, des armes et

Le site où cette sublime cérémonie eut lieu, et où ces paroles prophétiques furent prononcées, se trouvait à l'endroit où est érigée aujourd'hui la Douane. Une plaquette en marbre a été placée à l'endroit même par les Messieurs de St-Sulpice.

COMMENCEMENTS HEROIQUES

L'histoire de la fondation de Montréal est remplie de faits héroïques, plus extraordinaires les uns que les autres. Les premiers habitants étaient constamment sur le qui-vive, sous l'empire de l'idée qu'ils pouvaient, à tout instant, être surpris, torturés et tués par les terribles

Département des Travaux Publics et du Travail

Hon. L. A. TASCHEREAU, Ministre

Secrétaire : ERNEST GAGNON

INSPECTION DES ETABLISSEMENTS INDUSTRIELS — ET DES — **EDIFICES PUBLICS**

**BUREAU DES INSPECTEURS DES ETABLISSEMENTS INDUSTRIELS
ET DES EDIFICES PUBLICS**

BUREAU PRINCIPAL :

9, RUE SAINT-JACQUES, MONTREAL

M. LOUIS GUYON, Inspecteur en chef.
M. JAMES MITCHELL, Inspecteur.
M. O. J. MONDAY, " "

M. L. O. GUYON, Commis
M. GEO. BOURGOIN, " "

Inspectrices des Etablissements Industriels

Madame A. KING,
Madame Lemieux.

Demoiselle ALICE DEGUISE, Québec.

BUREAU DE QUEBEC

Département des Travaux Publics

M. P. J. JOBIN, inspecteur.

M. J. A. ALARIE, Commis.

BUREAU DES CANTONS DE L'EST :

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

Examineurs des Inspecteurs de Chaudières à vapeur

M. WILLIE LAURIE, Montréal.
M. E. O. CHAMPAGNE, " "
M. LOUIS ARPIN.

M. JOSEPH SAMSON, Lévis.
M. FRS-X. DROLET, Québec.

ESTABLISHED 1876

ARTHUR P. TIPPET & CO.

MANUFACTURERS' AGENTS AND IMPORTERS

MONTREAL

TORONTO

We offer at MANUFACTURERS PRICES and TERMS:

California Raisins,
Castile Soap,
Chemicals,
Glues.

Macaroni and Vermicelli,
Lime Juice, Etc.,
Canned Fish,
Gelatines.

PAPER MILL SUPPLIES.

Demandez les

Biscuits et Confiseries

DE

Viau & Frères

En vente dans toutes les Epiceries

P. J. CHARTRAND

PAUL TURGEON
Est. 5500

CHARTRAND & TURGEON

COMPTABLES
CURATEURS AUX FAILLITES

5^e, ST-FRANCOIS-XAVIER

MONTREAL

TELEPHONE, BELL MAIN 5141
" MARCHANDS 642

de la même forme, aucun danger ne pouvait être encouru devant la résolution qu'ils avaient prise de protéger la colonie française et catholique sur les rives du grand fleuve St-Laurent.

LA DOMINATION ANGLAISE

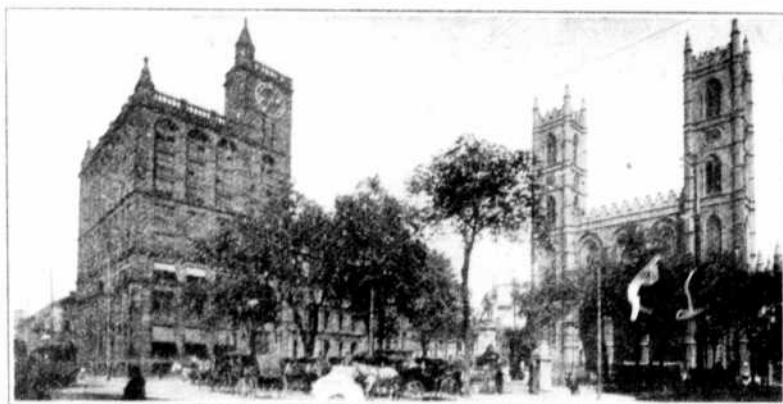
En le cours d'un siècle, Montréal a été une cité française. En 1763, elle passa, avec le reste du Canada, sous la domination anglaise.

Si les États-Unis, à son début, dit M. Miles, ont emprunté quelque peu à celle de Montréal, en ce sens, que pendant dix et trois siècles, des hommes importants ont voulu aller découvrir, gouverner, commercer et peupler. C'est sur la rue St-Paul, à l'est de la Place d'Armes, Pierre et Jean-Baptiste LeMoyne, les découvreurs de l'embouchure de la rivière Mississippi, sont

partis dix ans plus tard à la découverte du Nord-Ouest et ensuite du golfe du Mexique. Sur le chemin conduisant de Montréal à Lachine, on peut voir encore de nos jours, ce qui reste du château seigneurial, bien fortifié, qui fut en 1668 la résidence de La Salle.

REMINISCENCES HISTORIQUES

Tout près de la Place d'Armes, était la maison du Sieur du Luth, dont le nom a été donné à la ville de Duluth dans le Minnesota. Sur la rue Notre-Dame, à l'ouest du Boulevard St-Laurent, était la résidence de LaMothe Cadillac, qui laissa le petit village français, qu'était alors Montréal, pour se diriger vers l'ouest et découvrir la magnifique ville de Détroit. Sur l'édifice de MM. Leeming Miles, une plaquette commémore ce souvenir. C'est à cet endroit que sont les bureaux de



LA PLACE D'ARMES.

la Nouvelle-Orléans et furent les premiers, sont, les gouverneurs de la Louisiane, durant les dix premières années.

En 1674, 1686 et 1689, Jacques Marquette, le grand explorateur Jésuite, était une figure familière de Ville-Marie. Il quitta les bords du St-Laurent pour aller découvrir le Mississippi. C'est à Montréal que Sir William Johnson, de Johnson Hall, vint, sur le navire *Albatross*, en 1760, et sur l'emplacement actuel du Monument Bonaparte, se trouvait la résidence occupée par le Capitaine St-John Johnson, Commissaire des Sauvages, avec lesquels les conférences eurent lieu avec les deux chefs des Indes-sauvages, Brant et Tecumseh.

En l'un des coins des rues St-Pierre et St-Paul que M. de La Salle, Sieur de La Salle, fit construire sa résidence. En 1666, La Salle vint à Montréal pour en re-

cueillir des renseignements pour les touristes. Plus tard des hommes comme Washington Irving, John Jacob Astor et autres vinrent, les uns après les autres, à Montréal, laissant un souvenir ineffaçable dans l'histoire de la Cité.

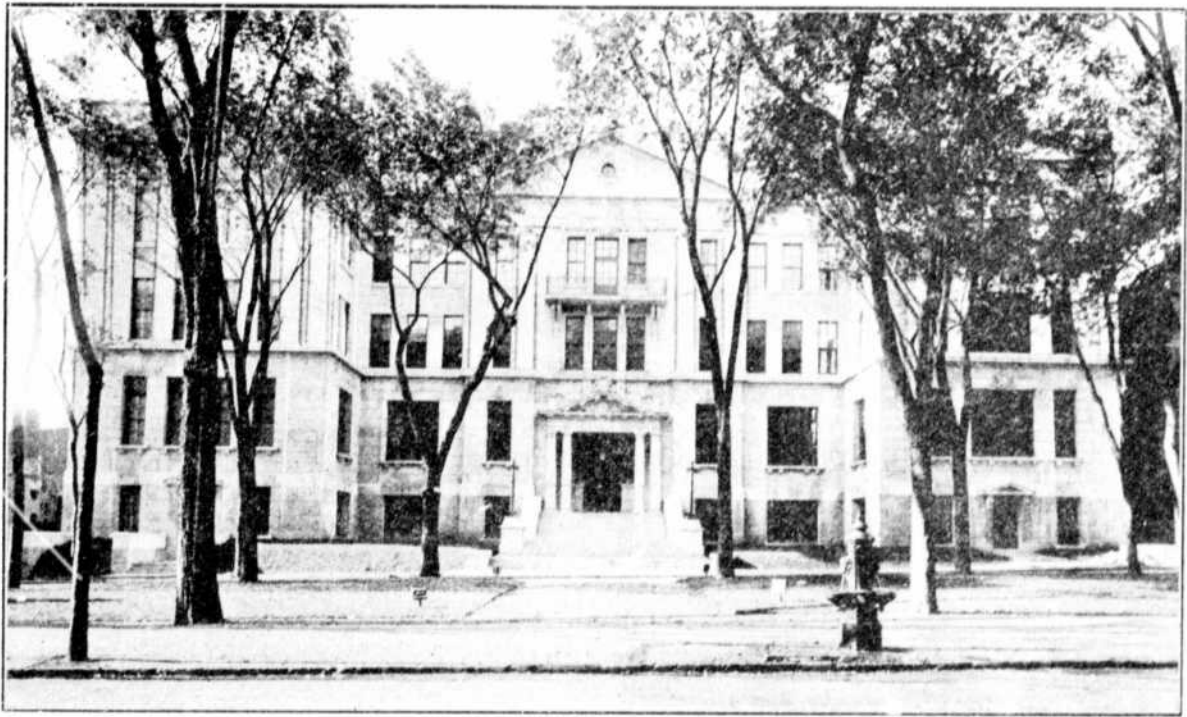
La population s'est accrue d'une manière notable. De 3,000 qu'elle était à la cession, elle est de près de 500,000 aujourd'hui.

LES AVANTAGES DE MONTREAL

Les remarquables progrès de Montréal, sont dûs en grande partie à sa position géographique. Situé à la tête de la navigation océanique, et du centre de l'empire du commerce de l'Ouest américain et du Nord-Ouest canadien, Montréal est nécessairement appelé à monopoliser le commerce d'une grande partie de l'Amérique du Nord et à rivaliser avec les plus grandes villes américaines.

Elle s'étend de tous côtés, s'annexe les petites villes des alentours. Elle approche de la rivière Ottawa, et couvrira bientôt les deux tiers de toute l'île de Montréal. Quand les canaux la reliant avec les lacs seront élargis et creusés et permettront aux produits de l'ouest de continuer leur route par le St-Laurent, quand le port sera complètement terminé et outillé, offrant par là tous les avantages désirables, Montréal sera avant longtemps une ville de plus d'un million d'habitants.

transactions de banques, embrassent tout le Canada et pourvoient même aux besoins de la Chine, du Japon et de l'Australie. Ses grandes industries de coton sont au nombre des plus considérables et les plus prospères du monde; les produits de ses laminoirs atteignent l'Afrique Centrale. Les bureaux de chefs des grandes compagnies de navires sont connus du monde entier et leur commerce s'étend sur toutes les eaux de l'univers. Son port peut être comparé à ceux des plus grands pays d'Europe.



L'ÉCOLE POLYTECHNIQUE.

Ses rivières qui l'entourent, sa montagne, ses parcs, qui sont au dire des connaisseurs, les plus beaux du monde; ses jardins, ses palais, ses édifices publics, ses universités, collèges, églises, hôpitaux, institutions de charité et d'éducation, en font une des plus belles villes du continent et ne laissent pas d'impressionner les nombreux étrangers qui visitent la métropole.

LES FINANCES ET LE COMMERCE

Son immense commerce de gros et ses gigantesques

pour sa commodité et son outillage, dont la perfection est en train de laisser dans l'ombre ceux des vieux pays.

Des milliers de touristes attirés par la beauté de la Ville, par l'excellente installation de ses immenses hôtels, par ses étés incomparables et ses hivers splendides, visitent tous les ans notre Cité et en repartent des plus enthousiasmés.

Ses universités, collèges et magnifiques couvents regorgent d'étudiants dont une partie viennent du Canada et les autres de plusieurs villes des États-Unis, voire même de l'Europe, de la lointaine Asie et de l'Afrique.

LA POPULATION

La population de Montréal, composée comme elle est de trois races différentes; (deux tiers étant Canadien-Français et un tiers Canadien-Anglais), chacune avec sa personnalité et son caractère particulier, se fondent quand il s'agit d'une entreprise patriotique ou nationale, et est estimée à plus de 500,000 habitants, qui vivent ensemble dans une harmonie parfaite.

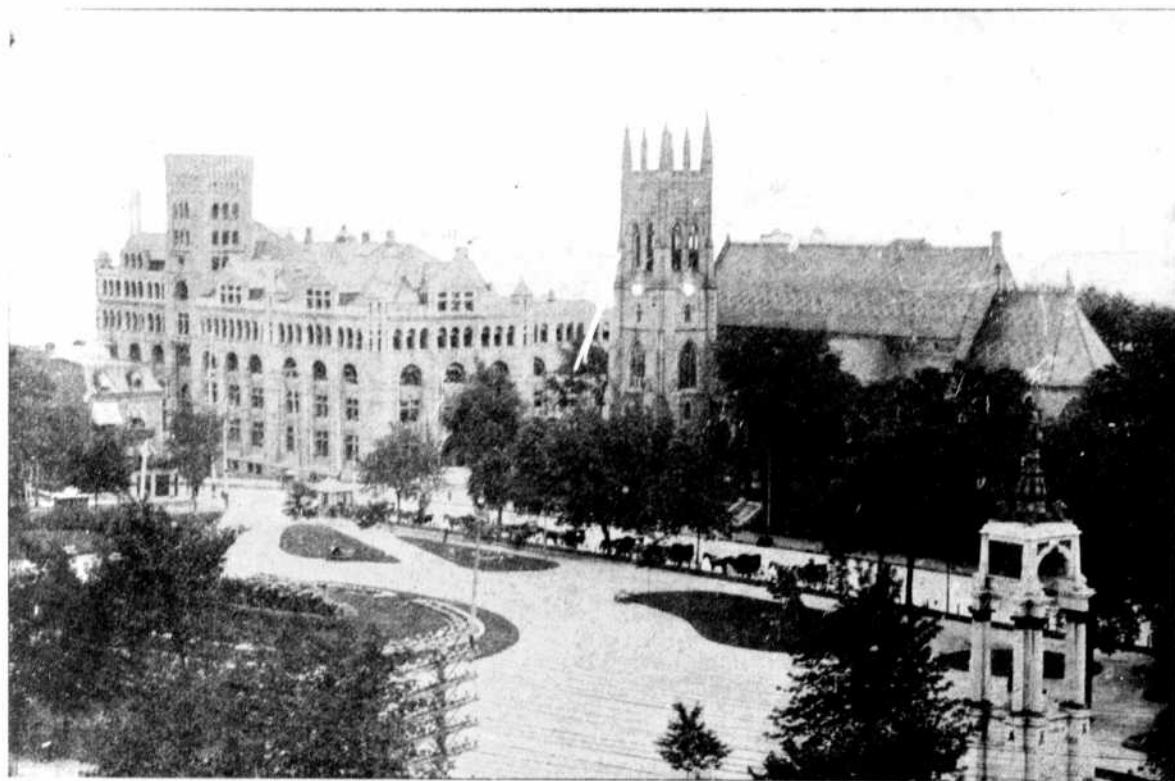
LE PORT DE MONTREAL

Comme il a été publié il y a quelque temps par M. G. G. nous en avons, dans une forme des plus claires,

publique, accessible à taux uniformes à tous les chemins de fer dans l'Amérique du Nord, ainsi qu'aux navires tirant vingt-neuf pieds, et ce nuit et jour.

Le terminus océanique des lignes Allan, Pacifique Canadien, Reford, Dominion-White Star, Thompson, Donaldson, Cairn-Lord, Furness-Withy, Elder-Dempster, Leyland, Hamburg-American, McLean-Kennedy & Co., etc.

Le terminus de la navigation des lacs et rivières, des compagnies suivantes: Ottawa Forwarding, Ottawa River Navigation, Ottawa Transportation, Merchants and Montreal Lake Superior Line, The Canadian Lake and Ocean Navigation, The Inland Navigation, The Canadian Lake



LE CARRE DOMINION

Montrant la gigantesque Gare Windsor du Pacifique Canadien.

Les avantages incalculables du Port de Montréal.

Un port de mer, à une distance d'une centaine de milles de la mer.

Le point le plus avantageux pour le transbordement, des États d'Amérique du Nord.

Seize milles de front en eau profonde, la propriété

Transportation, Jacques Line, Montreal Transportation, Great Lakes and St. Lawrence Navigation, Canadian Lake Line, Mathews-Gram Line of Toronto, St. Lawrence Canadian Navigation, Richelieu and Ontario Navigation, Quebec Navigation.

Le terminus de tous les chemins de fer en Canada:

Le Pacifique Canadien, le Grand-Tronc-Pacifique, le Grand-Tronc, le Canadien-Nord-Quebec, l'Intercolonial etc.

Le point de départ des compagnies de chemins-de-fer suivantes: New York Central, Central Vermont, Delaware and Hudson, Boston and Maine, South Shore.

Communication directe par eau avec Londres, Liverpool, Bristol, Hull, Cardiff, Manchester, Queenstown, Glasgow, Havre, Hamburg, Anvers, Rotterdam, Naples, Gènes, Capetown, St. Petersburg, Indes, Amérique du

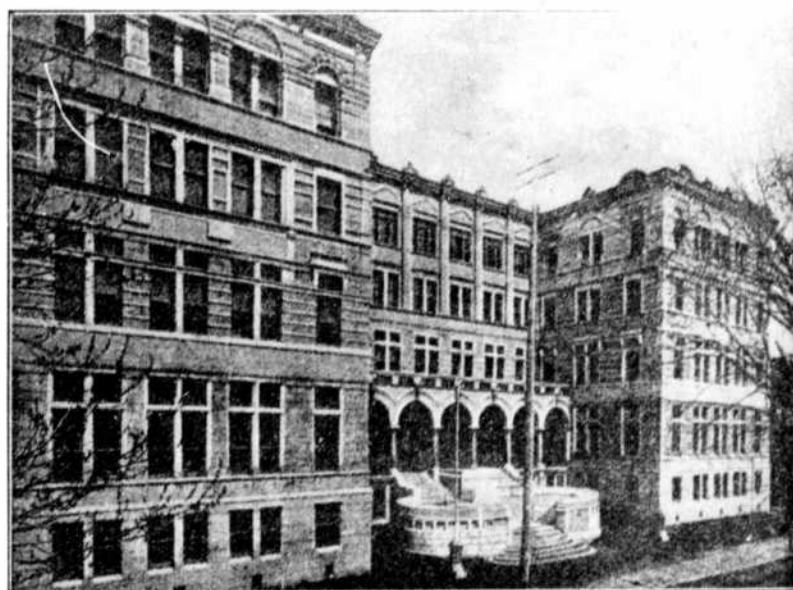
de tonnage à payer.

Montreal fait de l'importation et de l'exportation en plus grande quantité que tous les ports du monde, exception faite de ceux de Liverpool et Londres.

Plus de passagers sont passés par notre port national de Montreal durant la saison dernière, que par n'importe quel autre en Amérique, excepte New York.

EDIFICES PUBLICS ET RESIDENCES

La ville de Montréal possède des édifices publics et



L'UNIVERSITE LAVAL.

Le Pacifique Canadien, le Grand-Tronc-Pacifique, le Sud, Australie et Nouvelle-Zélande.

En communication directe avec les ports intérieurs les plus importants pour le transport du fret des steamers océaniques aux navires des lacs ou rivières.

Le mieux outillé des ports océaniques pour le transport du grain, de l'Amérique du Nord.

Plus de blé a été transporté de notre port durant la dernière saison, que de tous les ports des Etats-Unis réunis.

Le plus grand port pour le transport du fromage, dans le monde entier.

Le seul port en Amérique où il n'y ait pas de droit

des résidences somptueuses qui font l'admiration des étrangers. Elle est réputée pour ses nombreuses et magnifiques églises. Mark Twain, l'humoriste américain, disait " que Montréal était la seule ville, de toutes celles qu'il avait visitées, où il était difficile de lancer une pierre sans risquer de briser un châssis d'église."

LES EGLISES CATHOLIQUES

De toutes les églises catholiques, de fait de tous les monuments architecturaux de la ville, l'église Notre-Dame est en tête de toutes par sa grandeur, sa richesse et ses énormes tours, qui, à elles seules, sont très imposantes. Notre-Dame est construite de pierre grise canadienne,

de style Gothique. Les murs ont 227 pieds de hauteur et l'église peut contenir environ 15,000 personnes, soit 500 à 600 ans avant toute autre église en Amérique. Des nombreuses cloches qui composent le carillon de Notre-Dame, le "Grand Bourdon" à lui seul, pèse 29,401 livres et est la plus grosse cloche du continent.

La Cathédrale St. Jacques, avec son dôme colossal, peut être vu de n'importe quel endroit de la ville, est copiée sur le modèle de la Basilique de St. Pierre de Rome, et luit d'un quart. La hauteur du dôme, avec sa croix, est de 250 pieds et son diamètre à l'intérieur est de 125 pieds.

LES EGLISES PROTESTANTES

La Cathédrale du Christ est le siège de l'église anglicane au Canada. Elle est construite sur le style ancien et tout est d'une proportion telle qu'elle n'a pas son égale au pays et même en Amérique. Comme Notre-Dame elle est construite de pierre grise canadienne et sa façade est en pierre blanche, importée de Normandie. Son clocher, bien proportionné, fait l'admiration de tout le monde et est visible à une très grande distance. Les autres églises anglicanes sont: St. Georges et St. Jean l'Apôtre, dans l'ouest, et St. Martin, St. Jean l'Evangeliste et la Trinité, dans l'est. En tout il y a trente-trois églises anglicanes



Le Régiment des Ecossais Royaux sur le Champ de Mars.

L'église du Gesù est fameuse pour la décoration de son intérieur. Des peintres français et italiens ont été employés à ce travail.

Notre-Dame de Bonsecours est la plus vieille église de la ville, ayant été construite par la Mère Marguerite Bourgeoise, en 1673. Elle est du style Normand.

La principale église irlandaise de la ville est St. Patrick. Elle est grande, bien décorée et peut contenir plus de cinq mille personnes.

Il y a en tout deux cents églises catholiques romaines à Montréal, pouvant recevoir de grandes foules assises

dans la ville et la banlieue.

L'église St. André, qui peut être considérée jusqu'à un certain point, comme la plus ancienne et la plus importante des églises presbytériennes, est située sur un point élevé, ce qui lui donne une apparence imposante. Elle est faite de pierre canadienne et suivant le style Gothique. D'autres temples de la même dénomination sont: St. Gabriel, St. Paul, Erskine, Presbytérienne Américaine et celle de la rue Crescent. Il y a en tout vingt-sept églises presbytériennes dans la ville.

La principale église méthodiste est celle de St.

James, sur la rue Ste. Catherine Ouest. Elle est spacieuse et d'une ornementation superbe. Comme l'église St. André, elle est en pierre unie canadienne, et la façade est en pierre rouge. Il y a dix-huit églises méthodistes à Montréal et la banlieue.

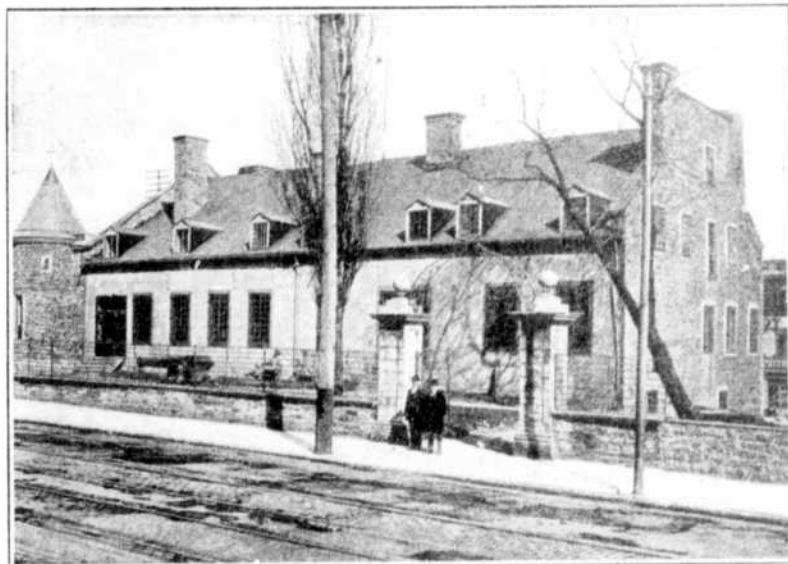
Les Baptistes, les Congréganistes, les Unitariens et les Luthériens ont tous des églises très imposantes et spacieuses.

Des édifices qui ont autant d'importance que les églises, sont: le Monument National sur la rue St. Lau-

bibliothèque, un gymnase immense, un bain, des salles de billard, de boxe, etc., etc.

LES MAISONS D'EDUCATION

Depuis un très grand nombre d'années, l'Université McGill a été le point culminant en fait d'éducation dans notre Cité. Elle a été fondée par James McGill, un marchand de Montréal, en 1813. Sa valeur foncière, au début, n'était que de cent-cinquante milles piastres, mais grâce à l'augmentation considérable de la propriété, elle est aujourd'hui évaluée à un prix tabuleux.



LE CHATEAU DE RAMEZAY

En face de l'Hotel-de-Ville

rent et l'édifice de la Montreal Amateur Athletic Association sur la rue Peel, près Sherbrooke.

Dans le Monument National, on donne des cours publics, sous la direction du gouvernement provincial. De vastes magasins y sont aussi aménagés de même que des bureaux pour la Société des Arts du Canada et l'Association St. Jean-Baptiste, qui est la propriétaire de l'édifice.

La M. A. A. A. est une association athlétique pour la jeunesse montréalaise. Cet édifice est d'une richesse considérable et pouvant rivaliser avec tous ceux du même genre au Canada et même en Amérique. Elle a une

Des dons princiers ont été faits à l'institution et la propriété est aujourd'hui évaluée à plus de quatre millions et son revenu annuel est de trois cents dix milles piastres.

Depuis plus de vingt-cinq ans, la ville de Montréal a été dotée d'une succursale de l'Université Laval de Québec.

Laval de Montréal est aujourd'hui une institution distincte de celle de Québec. Elle a des chaires de Théologie, d'Art, de Loi, de Droit, de Médecine et de Génie-Civil. Son corps enseignant est au complet. Il y a deux-cents-cinquante étudiants en droit, trois cents en Médecine, six cents en Art et quatre cents en Théologie.

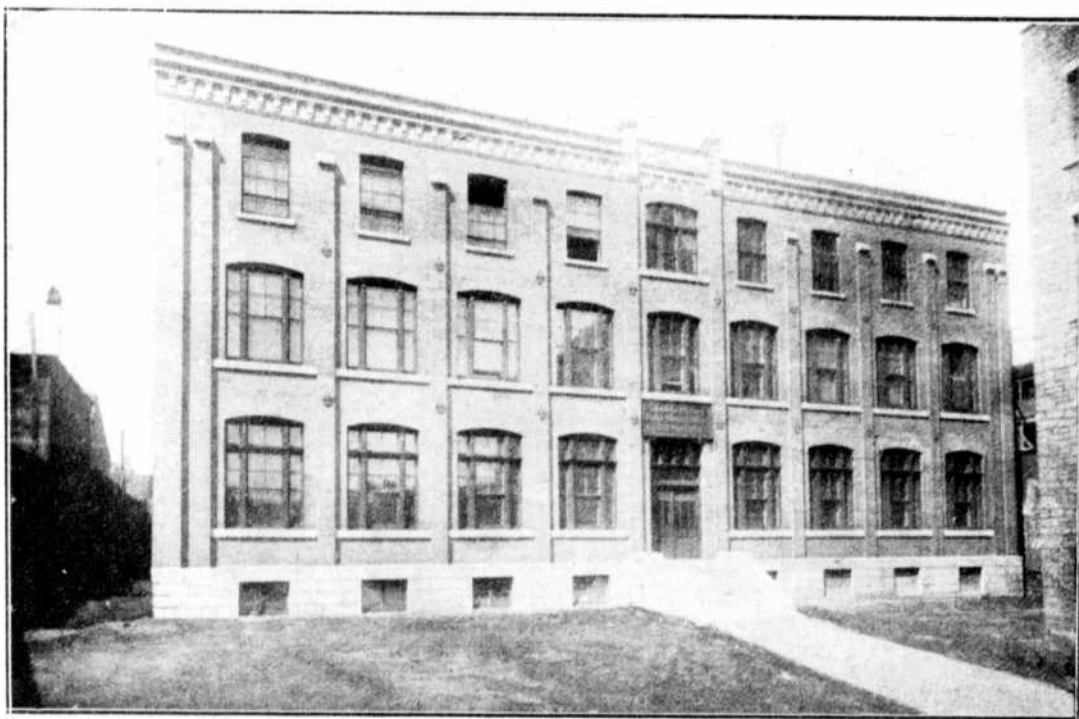
L'Université Laval s'est construit un édifice superbe rue St. Denis, pour ses cours de droit et de médecine, tandis qu'elle a une construction magnifique à quelques pas de là pour l'école Polytechnique. Les facultés des Arts et Théologie sont au Grand Séminaire, rue Sherbrooke. Au dire des connaisseurs, c'est l'endroit le plus cher de Montréal. C'est aussi la propriété la plus riche de toute l'île de Montréal. Cet édifice occupe un point de vue magnifique, qui domine toute la ville.

L'Université Bishop de Lennoxville tient à Montréal un hôpital pour la médecine.

réal, établies par la loi; les écoles catholiques romaines et les écoles protestantes.

MONUMENTS HISTORIQUES

Parmi les édifices historiques, le Château de Ramezay occupe la première place. C'est aujourd'hui un musée contenant de nombreuses reliques. Deux plaquettes placées sur ses murs, nous donnent son histoire: Bâti vers 1705 par Claude de Ramezay, gouverneur de Montréal. Quartiers-généraux de la Compagnie des Indes en 1745.



AUTRE VUE DE L'ECOLE POLYTECHNIQUE

Collés à l'Université McGill et occupant des édifices adjacents à celle-ci, sont: Les Collèges de Théologie, Presbytérien, Wesleyan, Congrégationiste et Diocésain.

Les collèges Anglicans et Presbytériens sont particulièrement bien aménagés et de construction princière, ayant bibliothèques, salles de séances et chapelles.

L'éducation élémentaire est à la portée de toutes les bourses à Montréal. Elle est d'un très grand avantage pour toutes les classes de la Société.

Il y a deux systèmes d'écoles élémentaires, à Mont-

Résidence officielle des gouverneurs anglais après la cession. Quartier-général de l'armée américaine en 1775, il était le quartier-général du Brigadier-Général Wooster, et en 1776 sous le Général Benedict Arnold, les Commissaires du Congrès, Benjamin Franklin, Samuel Chase et Charles Carroll de Carrollton, y ont tenu conseil.

C'est là aussi que Franklin installa ses presses et imprima le journal "The Gazette", qui continue encore de nos jours, sa publication, comme journal du matin. Dans la salle du Conseil, Lord Elgin signa le bill des

LIGNE ALLAN

Compagnie de Navires de la Malle Royale

MONTREAL A LIVERPOOL

MONTREAL AU HAVRE

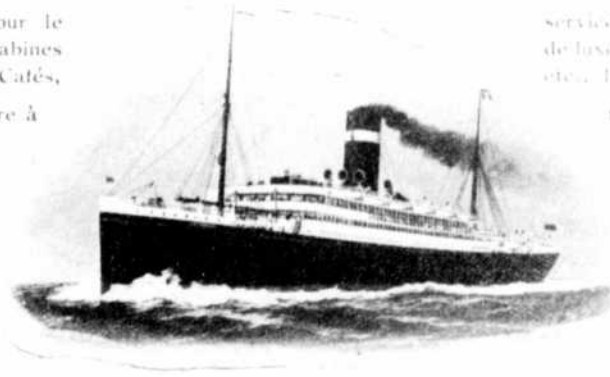
MONTREAL A GLASGOW

Les navires de la malle pour le pour la beauté de son fini, ses Cabines Salles de Lectures, Fumoirs, Cafés,

Durée du trajet pour le navire à Montréal: 6 jours, 15 heures heures et 43 minutes d'un

Le *Virginian* est de même ment. Taux: Salon \$87.50.

Le service FRANÇAIS. lier est maintenu entre la Montréal au Havre durant le St-Laurent et St-John, N.B.



service de Liverpool n'est pas surpassé de luxe, ses spacieuses Promenades, ses etc., la Table est exquise.

turbines. *Victorian* de Liverpool à et 4 minutes, ou 3 jours, 21 port à l'autre

dimension, vitesse et loge- second Salon \$47.50.

Un service bi mensuel régulier France et le Canada. De la saison de Navigation sur et Halifax durant l'Hiver.

Les navires employés pour ce service sont: *Sicilian* et *Corinthian* construits en 1900 et de 6242 tonnes. La rapidité est d'à peu près 12 noeuds, ce qui leur permet de faire le trajet entre Québec et le Havre en dix ou onze jours.

Une seule classe de cabines est en usage sur cette ligne. Elle est économique mais confortable et donne une satisfaction générale.

Les taux sont de \$45.00 à \$65.00 suivant la position des cabines et du nombre de personnes qui les occupent.

Des passagers de troisième classes sont aussi transportés de et pour la France à un taux très minime \$3.00 et plus.

Pour plus d'information quant au passage et au fret, adressez-vous aux agents de la Compagnie ou à

H. & A. ALLAN

- - -

MONTREAL

Quand vous achèterez votre provision de sucre granulé,
demandez le

Redpath

Le plus pur et le meilleur. On peut l'avoir en paquets originaux.

Barils d'environ 300 livres, et sacs de 100, 50 et 20 livres.

The Canada Sugar Refining Company Ltd., Montreal.

La Cie des Chars Urbains de Montreal



Montreal grandit constamment; or, parmi les causes qui ont le plus contribué à son développement et ont fait la grande Métropole canadienne, est un facteur important, cependant fort méconnu : nous voulons parler de l'organisation que nous a donnée la Compagnie des Chars Urbains. De ce système nous avons lieu d'être fiers, car il a plus puissamment contribué à ce progrès incessant que ne l'ont fait toutes les suggestions de nos échevins, les agissements de nos Conseils de ville ou les devis de nos agents d'immeubles. Nous possédons un système de Chars Urbains qui, au dire même des étrangers, n'a pas son pareil ni sur le sol américain, ni même sur le globe terrestre. Grâce à son organisation intelligente, inspirée par les hommes capables qui en ont la direction, il a causé, plus que n'importe quelle influence, le développement que nous admirons.

C'est surtout pour la classe moyenne et ouvrière que le Char Urbain est plein d'utilité; aussi quelle surprise que le cœur de ces milliers de citoyens ne soit rempli de reconnaissance et de gratitude pour une organisation qui a tout fait pour leur bien-être.

Que les temps sont changés depuis quinze ans! Si, alors, sa demeure était située à quelque distance des affaires, il fallait un cheval à cet ouvrier; mais, comme c'était un luxe que n'autorisait pas sa maigre bourse, force lui était alors d'enjamber la voiture provisoire et rustique où se tassait, grelottante en hiver, suffocante en été, la foule que le travail et les affaires amenaient dans chaque jour, jusqu'au centre du commerce et de l'industrie.

Aujourd'hui, grâce aux splendides véhicules de la Compagnie, nous jouissons de tout le confort désirable. Nous avons des chars bien aérés, bien chauffés, un personnel prévenant à notre service, et l'ouvrier, le travailleur, qu'il vive à Saint-Henri, à la Côte Saint-Paul, sur les hauteurs d'Outremont ou au fond de Maisonneuve, ou même qu'il possède un petit cottage à la Longue-Pointe, peut, en quelques instants et pour la modique somme de trois cents, atteindre son logis de n'importe quel point de la ville.

En outre de ces données, qui démontrent comment le Char Urbain a apporté la prospérité au milieu de nous, il y a encore à considérer le fait non moins important du nombre d'employés auxquels, journallement, la Compagnie donne de l'emploi. Autrefois, il est vrai, chaque voiture comptait son conducteur; mais la coutume moderne veut le petit char jour et nuit sur la rue. Pour effectuer ce service, la Compagnie a besoin de plusieurs escouades régulières d'hommes alertes et vigoureux, de sortes que ces conducteurs sont aujourd'hui légion, sans oublier les centaines d'employés aux usines de fabrication et de réparation: chacun de ces ouvriers gagnant un salaire fort convenable.

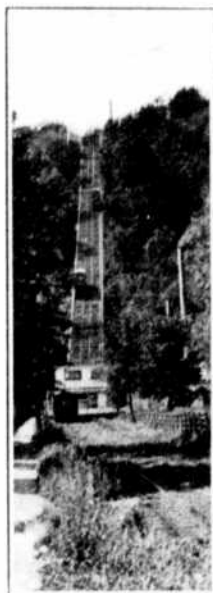
La Compagnie, par l'entremise de ses principaux actionnaires, s'est ingéniée pour donner aux Montréalais un nouveau lieu d'amusements, où, pendant les fortes chaleurs, chacun peut, en se divertissant, aller respirer un air pur et vivifiant. C'est ainsi qu'a été ouvert le "Parc Dominion" et le nombre de visites qu'il a enregistrées l'an passé démontre hautement sa popularité.

En résumé, une Compagnie qui, bien que jeune encore, a déjà tant fait pour le développement de notre cité et le bien-être de sa population, mérite certainement la sympathie et la bienveillance de tous.

indemnités de 1837. Ce bill fut si impopulaire, que le gouverneur fut sifflé et couvert d'œufs pourris.

Les troubles qui suivirent eurent pour résultat le transfèrement du siège du gouvernement à Ottawa, alors connu sous le nom de Bytown.

Durant toute l'année, mais plus particulièrement durant l'été, des milliers de personnes visitent le Château de Ramezay, qui est rempli de souvenirs des régiments français et anglais.



Chemin de Fer incliné sur le Mont-Royal

L'HOTEL DE VILLE ET LE PALAIS DE JUSTICE

En face du Château de Ramezay, s'élève l'imposant Hôtel de Ville et tout à côté, le Palais de Justice. Tous deux font face à la rue Notre-Dame et donnent en arrière sur le Champ de Mars. Le Palais de Justice a été construit en 1856 sur l'emplacement de l'ancien monastère des Jésuites.

HOPITAUX

Parmi les plus vieilles institutions de bienfaisance de Montréal sont l'Hôtel-Dieu, fondé par Jeanne Mance en 1644 et le couvent des Soeurs Grises. Il y a aussi l'Hôpital Notre-Dame, l'Hôpital Général, l'Hôpital St. Paul et l'Hôpital Alexandra. L'Hôpital Victoria, sur

l'avenue des Pins, est un don de Lord Mount-Stephen et Lord Strathcona.

Les églises, les banques, les gares de chemins de fer, les parcs et les édifices résidentiels de Montréal sont remarquables par leur richesse et attirent l'attention des nombreux visiteurs qui passent par notre ville durant l'année.

La montagne est ornementée de villas et de châteaux, ornés de fleurs. Sur le sommet sont le fameux parc et le jardin municipal, dont le site n'a pas d'égal comme beauté et grandeur. En étendue, ce parc mesure quatre cent soixante acres.

L'ILE STE-HELENE

Le parc de l'île Ste-Hélène contient cent-vingt-huit acres. Cette île fut ainsi nommée par Champlain en mémoire de sa femme, Hélène de Bouille.

Au commencement du régime anglais, l'île fut transformée en garnison. Une partie est encore réservée à la milice. Le vieux fort est très bien conservé, ainsi que la vieille maison située sur le promontoire. C'est sur l'île Ste-Hélène que le Chevalier de Lévis, commandant la dernière armée française au Canada, brûla ses drapeaux (le 8 septembre 1760) plutôt que de les rendre au Général Amherst, qui s'était emparé de la ville.

Les autres parcs sont : Le Square Dominion, en face de la Cathédrale; le Parc Lafontaine; le Square Viger et le Square St-Louis. Ils sont ornés de monuments superbes élevés à la mémoire de nos grands hommes. Mentionnons, entre autres, le Monument Maisonneuve, sur la Place d'Armes, le Monument Bourget sur le terrain de la Cathédrale, tous deux sculptés par Hébert; le Monument McDonald et celui des soldats du Sud-Africain, sur le Square Dominion; le Monument Nelson, sur la Place Jacques-Cartier; celui de la Reine Victoria, sur le square de ce nom.

HOTELS, etc.

Parmi les principaux hôtels, sont : le Windsor, l'Hôtel Place Viger, le Queen's et le Corona.

La Galerie des Arts, le Musée Redpath, la Société d'Histoire Naturelle et le Château de Ramezay, sont très adroits pour leurs riches peintures, bronzes et reliques historiques.

RENSEIGNEMENTS UTILES

État ci-dessous, nous a été fourni par les autorités municipales, pour l'année 1909-1910 et sera d'une grande utilité pour le public voyageur.

Population.	500,000
Propriété taxable.	\$235,000,000
Propriété exempte.	\$64,000,000
Dettes de la Ville.	\$38,200,000
Rue. Mille,	231
Rue pavées. Mille,	47
Drainage en briques. Mille,	227
Territoire de la Ville. Acres,	9,825
Parcs publics.	35
Superficie des parcs publics. Acres,	615
Navires Océaniques, arrivés.	739

Tonnage total.	1,958,604
Recettes des Douanes.	\$12,909,412.66
Elèves aux écoles catholiques.	21,815
Elèves aux écoles protestantes.	13,292
Valeur des écoles catholiques.	\$1,479,987.19
Valeur des écoles protestantes.	\$1,558,384.47
Pourcentage payé par la Cie. des Chars Urbains.	\$241,967.09
Longueur de rails de la Cie. des Chars Urbains. Mille,	138.85
Nombre de passagers transportés.	90,746,032
Nombre de passagers transportés, avec correspondances.	30,343,113
Pourcentage payé par la Cie. d'éclairage	\$31,276.01
Nombre de lumières à arc.	1,840
Nombre de lumières incandescentes 65 C.	128
Nombre de lumières, Inc. 32 C.	439
Nombre de lumières à gaz.	284
Nombre de gallons d'eau pompés.	13,054,558,539
Nombre de gallons d'eau pompés, par jour.	35,676,707
Consommation quotidienne, per capita.	110.8



Les Accidents du Travail

Notre loi Provinciale de 1909

Par M. J. C. LAMOTHE, C.R., LL.D.

Parmi les nouvelles lois dont se sont enrichis les statuts de notre province, il en est peu, croyons-nous, de plus importantes que celle qui est entrée en vigueur le 1er janvier de cette année. Cette loi est connue sous le nom de "Loi concernant les responsabilités des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail et la réparation des dommages qui en résultent". Le titre peut se résumer comme suit: "Loi de compensation dans les accidents de travail".

Il convient, avant d'entrer en matière, d'indiquer les causes qui ont motivé cette législation.

Je n'ai pas besoin d'expliquer quels étaient les principes qui régissaient la responsabilité du patron dans les accidents de travail. Il n'y avait pas de texte spécial sur la matière, l'on appliquait les articles 1053 et suivants de notre droit civil. L'ouvrier victime d'un accident de travail n'avait pas de plein droit de recours contre son patron, à moins de prouver que l'accident résultait directement de la faute du patron ou d'un de ses employés. Cette faute pouvait consister en un manque de surveillance, en l'absence de précautions que la prudence imposait; elle pouvait résulter des vices de machines mises à la disposition des ouvriers. La jurisprudence, suppléant à l'absence de textes formels, avait formulé la doctrine suivante: Le patron est tenu de protéger ses ouvriers contre les dangers possibles d'accidents; il doit même les protéger contre leur propre imprudence. De là, l'obligation pour les patrons d'employer des machines en bon état, pourvues de protection; de surveiller ses ouvriers, de leur donner les ordres et les instructions nécessaires pour prévenir les causes d'accident, et même de voir à ce que les ordres donnés soient exécutés et respectés.

Ce régime légal, qui avait été établi à une époque où l'industrie n'existait presque pas, avait fini par provoquer de vives critiques de la part des économistes, des juristes et des hommes d'état.

Voici en résumé les différents reproches que l'on faisait à la loi:

10.—Notre droit ne répondait plus aux conditions actuelles de l'industrie, qui s'était transformée par suite de l'intervention de la vapeur et de l'électricité, et de l'introduction de machinisme qui a remplacé en grande partie le travail manuel. Autrefois, l'ouvrier travaillait

généralement seul et se servait d'outils. Aujourd'hui, grâce aux inventions modernes, avait surgi la grande industrie, qui avec ses machines dangereuses et ses grandes agglomérations d'ouvriers, avait augmenté considérablement les causes d'accident. Puisque l'industrie avait changé, la loi devait être modifiée en conséquence.

20.—L'ouvrier, qui subit un accident de travail, doit établir la faute du patron, comme cause déterminante d'accident. Cette preuve était souvent difficile et parfois impossible à produire. En plus, le patron n'était nullement responsable des accidents résultant de la force majeure, des cas fortuits. L'ouvrier supportait aussi seul, les risques d'accidents causés par l'industrie. D'après les statistiques, l'ouvrier ne pouvait réussir à établir la responsabilité du patron, que dans une proportion de 12 à 20 pour cent des accidents. Et l'on dénonçait l'injustice de cette situation légale pour l'ouvrier. L'on disait avec une apparence de raison: "Pourquoi l'ouvrier supporterait-il seul les risques créés par l'industrie?" Le patron qui seul en retire les bénéfices, ne devait-il pas supporter ces risques, comme il doit supporter les frais d'exploitation, de réparation de machines". C'est la théorie de risque professionnel.

30.—L'on trouvait aussi que la procédure était lente et dispendieuse, la jurisprudence incertaine et variable, et qu'en somme, ce régime légal ne donnait satisfaction ni aux patrons ni à leurs ouvriers et était une cause de conflits et de procès.

La nécessité d'une réforme législative finit par s'imposer et être reconnue.

L'Allemagne, en 1870, à l'instigation de Bismark qui voulait aller au devant des revendications de la classe ouvrière, adoptait une loi de compensation dans les accidents de travail, avec assurance obligatoire. En 1897, la France et l'Angleterre, suivirent cet exemple et adoptèrent une loi de compensation, et un bon nombre de pays en Europe ne tardèrent pas à faire la même chose.

Cette législation nouvelle est une oeuvre de compromis: mettant de côté la nécessité de prouver la faute du patron, elle assure généralement une indemnité aux victimes de travail, mais d'un autre côté, la quotité de cette indemnité est réduite. L'ouvrier y gagne sur le rapport de la responsabilité, mais il y perd sur le rapport du montant de l'indemnité, qui ne représente qu'une partie de salaire. Le patron devient l'assureur de ses ouvriers contre les accidents, mais la victime supporte une partie des dommages causés par l'industrie, tandis que le patron supporte en principe l'autre partie.

Cette réforme législative considérée comme une des plus importantes du siècle dernier, attira l'attention des législateurs de notre province. M. le Juge Lafontaine, dans un excellent article publié dans la Revue Légale, s'était fait le champion d'une réforme de notre droit sur

cette matière. A M. le Juge Archambault revient l'honneur d'avoir le premier introduit cette mesure législative devant notre parlement provincial en 1904, alors qu'il était procureur général. Le projet de la loi ne fut pas immédiatement adopté, mais fut remis à une autre session, afin de permettre aux députés d'en faire une étude approfondie. Le Gouvernement nomme une commission chargée de se renseigner sur cette question et de suggérer une législation, après avoir consulté les parties intéressées. Cette commission composée de M. Arthur Goblen Ez, avocat, M. Gordon, M. Marois, avec M. Léon Gagnon comme secrétaire, après avoir fait une enquête, fit un rapport au gouvernement, qui y donna suite en proposant à la session de 1909 un projet de loi, qui finalement fut inséré dans nos statuts.

Il me reste maintenant à expliquer les détails de cette loi qui contient en tout vingt-huit articles, et qui est divisée en quatre sections, dont les titres sont les suivants: 10. Indemnités; 20. Responsabilité; 30. Garantie; 40. Procédure.

Elle ne s'applique qu'aux industries énumérées dans l'article 1 qui se lit comme suit:

1. Les accidents survenus par le fait du travail, ou à l'occasion du travail, aux ouvriers, apprentis et employés occupés dans l'industrie du bâtiment, dans les mines, manufactures et ateliers, et dans les chantiers de pierre, de bois ou de charbon; dans les entreprises de transport par terre ou par eau, de chargement ou de déchargement, dans celles de gaz ou d'électricité, de construction, de réparation ou d'entretien de chemins de fer ou tramways, d'aqueducs, d'égouts, de canaux, de digues, de quais, de docks, d'élevateurs et de ponts; dans les mines, minières, carrières, et, en outre, dans toute exploitation industrielle dans laquelle sont fabriquées ou mises en oeuvre des matières explosives, ou dans laquelle il est fait usage d'une machine mue par une force autre que celle de l'homme ou des animaux, donnent droit, au profit de la victime ou de ses représentants, à une indemnité réglée conformément aux dispositions ci-après.

La présente loi ne s'applique pas à l'industrie agricole ni à la navigation à voile."

Comme on le voit, un certain nombre d'industries tombent de plein droit sous l'opération de la loi, d'autres, sans être nommées, y sont sujettes, du moment que l'on y fabrique ou manoeuvre des matières explosives, ou lorsqu'on y fait usage d'une machine mue par une force autre que celle de l'homme ou des animaux. Comme dans la plupart des industries, l'on se sert de la vapeur ou de l'électricité comme force motrice, l'on voit que la plupart des industries se trouvent soumises à cette loi de compensation.

La première question qu'il faut se poser pour savoir si un accident tombe sous l'application de cette loi, est

celle-ci: "L'accident a-t-il été causé par le fait du travail ou à l'occasion du travail dans une des industries énumérées dans la loi?" Il faut de plus que la victime ait été à l'emploi du chef d'entreprise, lors du sinistre, c'est-à-dire qu'il y ait entr'eux un contrat de louage de services. Le patron est celui qui engage l'ouvrier, l'emploie et possède sur lui le droit de le surveiller et de le commander dans l'exécution d'un travail exécuté pour son profit.

La loi ne reconnaît pas comme patron l'ouvrier, qui, d'ordinaire travaille seul, se fait aider à un moment donné, temporairement, par quelques camarades, dans l'accomplissement d'un travail. Cette exception résulte de l'article 17.

La responsabilité des patrons envers leurs ouvriers dans ces industries, n'est limitée qu'aux accidents seulement causés par le fait ou à l'occasion du travail. D'après l'office impérial d'Allemagne, l'accident est un événement, qui, portant atteinte à l'intégrité de corps humain, se produit d'un seul coup et se trouve nettement limité par un commencement et une fin".

M. Marestaing exprimait la même idée dans les termes suivants: "L'accident est une atteinte au corps humain provenant de l'action soudaine et violente d'une cause extérieure."

L'accident a donc toujours une cause extérieure et cette cause se manifeste d'une façon soudaine et violente. C'est à ce criterium qu'on distingue l'accident de la maladie. Mais la lésion causée par un accident peut ne pas être soudaine, mais affecter une marche progressive. Les maladies professionnelles, ne résultant pas d'un accident, c'est-à-dire d'une cause extérieure, soudaine et violente, ne donnent pas lieu à une indemnité en vertu de cette loi. Il faut donc que la lésion corporelle suive immédiatement l'acte violent, qu'elle en soit la conséquence.

Il est reconnu que l'obligation imposée au patron d'acquitter l'indemnité légale est le corollaire et, pour ainsi dire, la sanction de l'obligation de sécurité qu'il a assumée dans le contrat de louage d'ouvrage. Sa responsabilité doit donc être limitée à la durée du temps pendant lequel il a la direction technique de l'ouvrier et au lieu sur lequel il a le droit de le surveiller. En d'autres termes, l'obligation pour le chef d'entreprise d'assurer la sécurité de ses ouvriers, c'est-à-dire de réparer dans la mesure légale les accidents dont ils peuvent être victimes, naît à l'endroit et au moment où commence son autorité et cesse là où son autorité prend fin. Tel est le fondement juridique de cette première condition. Tout endroit où l'ouvrier se trouve par ordre de son patron est le lieu du travail; toutes les fois qu'il exécute un ordre de son patron, il est dans le temps du travail, car dans l'un ou l'autre cas, le patron a le droit de le diriger et de le

Ecoliers, Commis, Apprentis, Jeunes Gens, Deposez vos Economies a

La Banque d'Epargne de la Cité = et du District de Montréal =

FONDEE EN 1846

CAPITAL SOUSCRIT \$2,000,000

FONDS DE RESERVE \$1,000,000

CAPITAL PAYE - - 700,000

ACTIF TOTAL au delà de 22,000,000

Nombre de déposants, plus de - 100,000

==== Bureau-Chef et onze Succursales à Montréal =====

La seule Banque incorporée en vertu de l'Acte des Banques d'Epargne, faisant affaires dans la Cité de Montréal. Sa charte (différente de toutes les autres Banques), est rédigée de manière à donner toute la protection à ses déposants.

Elle a pour But spécial de recevoir les Epargnes, quelque petites qu'elles soient, de veuves, orphelins, écoliers, commis, apprentis, et des classes ouvrières et industrielles, et d'en faire un placement sûr.

Demandez une de nos petites banques à domicile, ceci vous facilitera l'EPARGNE. INTERÊT alloué sur les dépôts au plus haut taux courant. Nous vous réservons toujours l'accueil le plus courtois que votre compte soit gros ou petit.

A. P. L'ESPERANCE, Gerant.

¶ Free Grants of Land are offered to settlers in many parts of Eastern Canada, as for example, in the Lake St. John District in the Province, and in the far Western Provinces, Manitoba, Sackatchewan and Alberta.

Write for particulars to the Superintendent of Immigration Ottawa.

Hon. A. Desjardins, President.

Hubert Desjardins, Manager.

THE MONTREAL TERRA COTTA LUMBER COMPANY

Manufacturers of

POROUS TERRA COTTA, Fireproofing in Flour Arching, Furring, Partitions, Roofing, Etc., Etc

Office: Room 26, Board of Trade Bld'g, Montreal

Tel. Bell Main 5378

Factory: Maisonneuve, P.Q.

Tel. Bell East 887

N. T. GAGNON, Secretary and Selling Agent.

RIEN de MEILLEUR que le CIGAR

7 = 20 = 4

A 10c. - - En Vente Partout

Fait de tabac de choix de la Havane.

Manufacture par THE SHERBROOKE CIGAR COMPANY SHERBROOKE
QUEBEC

Offre Spéciale d'Introduction

Une Bibliothèque à Sections "MACEY" offerte gratuitement à tout acheteur d'une Machine à Écrire visible

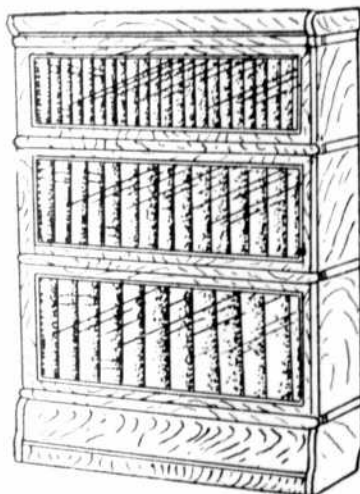
" ROYAL "
PRIX \$85.00

"Vous pouvez PAYER plus cher, mais vous ne pouvez pas AVOIR meilleur.

La machine à écrire visible "Royal" vous sera envoyée à votre bureau en approbation et pour être comparée avec toute autre machine de n'importe quelle marque et n'importe quelle prix.

Si nous ne pouvons pas prouver à votre entière satisfaction que cette offre vous économisera \$50.00 sur l'achat d'une bonne machine à écrire, nous n'insisterons pas pour vous en vendre une.

Voyez la machine à écrire visible "Royal" à la



LIBRAIRIE BEAUCHEMIN, LIMITEE, AGENTS CANADIENS

Téléphone Main 4290 - 79 rue ST-JACQUES, MONTREAL.

surveiller. Il faut donc une relation entre l'accident et le travail pour engager la responsabilité du patron.

La Cour de cassation a jugé qu'il fallait conclure comme survenu par le fait du travail, tout accident causé par l'outillage ou par les forces qui l'actionnent et arrivé sur les lieux et pendant le temps où l'ouvrier était soumis à la direction du chef d'entreprise. Il n'est pas nécessaire que l'accident soit survenu par le fait du travail, il suffit qu'il survienne à l'occasion du travail. Tel est le cas d'un ouvrier blessé à l'œil par un projectile que son voisin de travail avait lancé à un autre de ses camarades dans l'atelier commun. Il faut conclure que le fait du travail

Il n'est pas nécessaire que le travail constitue la cause exclusive et immédiate de l'accident, il suffit qu'il en ait été l'une des causes coopératives. Si l'accident est le résultat seul d'un cas de force majeure, il n'y a pas de responsabilité pour le patron. On sait que la force majeure est un phénomène naturel de l'ordre physique et de l'ordre moral qui défie toute prévision et dont la cause est complètement étrangère à l'exploitation. Ce qui caractérise la force majeure, c'est qu'elle a sa cause dans un fait absolument indépendant de l'entreprise; il peut arriver cependant que l'exercice d'une industrie ait pour effet d'aggraver pour les ouvriers qu'elle occupe, le danger



REGION DE LA TUQUE

Sur la route du Chemin de Fer Canadian Northern Quebec Railway

est synonyme de risque créé par l'exploitation.

Pour savoir si un accident est ou non garanti par notre loi, il suffit en définitive de se poser cette double question. L'ouvrier a-t-il été blessé ou tué pendant le temps ou sur le lieu du travail? A-t-il été victime d'un risque créé ou tout ou moins aggravé spécialement par l'exploitation? Ces différentes questions à résoudre pour engager la responsabilité du patron peuvent offrir de nombreuses difficultés légales. Le temps ne me permet pas de m'étendre longuement sur le sujet.

que ces phénomènes naturels font normalement courir. En pareil cas, le principe du risque professionnel devient applicable. La Cour de cassation a exprimé la même idée dans les termes suivants: "En principe, la loi du 9 avril, 1908, ne s'applique pas aux accidents dues à l'action des forces de la nature, même quand ils sont parvenus pendant le travail. Il n'en serait autrement, que si le Juge du fond constatait que le travail a contribué à mettre les dites forces en mouvement ou qu'il en a aggravé les effets."

À la différence de la force majeure qui a une cause extérieure indépendante de l'entreprise, le cas fortuit est un événement qui, s'il échappe aux prévisions humaines, a sa cause dans le fonctionnement même de l'exploitation. Le cas fortuit n'est pas précisément la faute du chef de l'industrie, mais de l'industrie même qui doit en être tenue responsable et en supporter les conséquences.

Le cas fortuit est un principe inhérent au travail et tombe sous l'opération de notre loi.

Nous avons déjà dit que le patron est tenu de payer une indemnité dans le cas d'accident survenu par le fait ou l'occasion du travail, pourvu que la victime fut à son emploi à quelque degré que ce soit. Il y a exception cependant dans le cas où la victime gagnait un salaire annuel d'un delà de \$1000.00; dans ce cas, le recours de la victime n'est pas régi par la loi nouvelle, mais uniquement par le droit commun. Dans le cas où la victime est un ouvrier étranger, le recours aux indemnités prévues par la loi n'est accordé à la victime ou à ses représentants, que si au moment de l'accident, ils résident au Canada et continuent à y résider pendant le service de la rente; ils ne peuvent se prévaloir de la nouvelle loi, le droit commun existe en leur faveur.

La loi sera applicable à tous les ouvriers canadiens, pourvu que l'accident survienne dans les limites de la province.

Ce qu'il faut rechercher d'abord dans le cas d'un accident industriel, est de savoir si l'accident tombe sous l'opération du statut en question, si oui, le recours de la victime est régi complètement par cette loi; il ne peut être question du recours de droit commun. Dans ce cas, la victime ou ses représentants ont droit à une indemnité déterminée par la loi; cependant aucune indemnité ne peut être exigée du patron dans le cas où l'accident a été intentionnellement provoqué par la victime.

Dans le cas de faute inexcusable, le tribunal a le droit de réduire le montant de l'indemnité et si l'accident est dû à la faute du patron, le tribunal peut l'augmenter. En outre du recours aux indemnités contre le patron, la victime ou ses représentants conservent contre les auteurs de l'accident le droit de réclamer la réparation du préjudice causé conformément aux règles du droit commun, et dans ce cas, l'indemnité qui est obtenue exonère pour autant le chef d'entreprise des obligations mises à sa charge. Cette action contre les tiers responsables peut même être exercée par le chef d'entreprise à ses risques et périls à la place de la victime ou de ses ayant droit, si ceux-ci négligent de procéder après mise en demeure.

Le patron a le privilège de faire assurer contre les accidents, ses ouvriers par une compagnie d'assurance ou une société de secours mutuel, pourvu que le patron se charge des cotisations ou primes exigées pour cette fin;

dans ce cas, les montants qui sont payés par l'assureur libèrent pour autant le patron.

Le patron a le droit d'exiger de faire subir un examen à la victime par un médecin choisi et payé par lui, et cela en présence d'un médecin choisi par la victime, si celle-ci le désire; et dans le cas de refus de la victime de subir cet examen, elle ne peut obtenir une indemnité tant qu'elle persiste dans son refus.

Quelle est l'indemnité qui est payable par le patron lorsqu'il est responsable en vertu de cette loi? La loi fixe les bases pour fixer l'indemnité payable à la victime ou à ses représentants, et dans ce cas, le patron ne peut être contraint à payer d'autres indemnités; il n'y a pas d'autres recours contre lui et il n'est pas sujet à la responsabilité du droit commun. Cette indemnité varie suivant que l'accident a amené l'incapacité absolue ou partielle et que cette incapacité est temporaire ou permanente, ou a causé la mort de la victime.

Si la victime survit, elle a droit, dans le cas d'incapacité permanente, à une rente équivalente à 50 pour cent de son salaire annuel, à compter du jour de l'accident ou de celui où, soit par l'accord des parties, soit par le jugement définitif, il est constaté que l'incapacité présente le caractère de la permanence.

Dans le cas d'incapacité partielle, la victime a droit à une rente égale à la moitié de la réduction que l'accident fait subir au salaire.

Si l'incapacité est temporaire, la victime a droit à une indemnité égale à la moitié du salaire journalier touché au moment de l'accident, mais cela à partir du huitième jour, les sept premiers jours ne donnant droit à aucune indemnité; (art. 2) Cet article présente une ambiguïté qui donnera certainement lieu à des procès. En effet, il est dit que le capital des rentes ne doit cependant dans aucun cas, excéder \$2000.00, excepté lorsqu'il y a faute inexcusable du patron ou de l'ouvrier, où alors l'indemnité peut être augmentée ou réduite par le Tribunal, suivant le cas.

Que veut dire dans ce cas le capital des rentes? Quelques-uns sont d'opinion que le législateur a eu l'intention de dire que le patron ne doit pas être condamné à payer des indemnités dont le total excèdera \$2000.00, c'est-à-dire que lorsque le patron aura payé un certain montant d'indemnités s'élevant à \$2000.00, il sera complètement libéré; d'autres soutiennent que le patron ne peut être forcé à payer une rente plus élevée que celle qui serait payée par une compagnie d'assurance à la victime, d'après son âge et son salaire, avec un capital n'excédant pas \$2000.00.

Voici la conclusion à laquelle je suis venu, après avoir examiné attentivement la loi:

Lorsqu'un accident se produit et que la victime devient incapable de travailler, son incapacité est sensée

être temporaire; jusque là, il ne peut y avoir de difficulté, car la loi établit que le patron doit payer, à compter de la huitième journée, 50 pour cent du salaire journalier, et si l'incapacité est partielle, le patron doit payer 50 pour cent de la réduction de salaire que subit la victime, et cette responsabilité du patron dure aussi longtemps que dure l'incapacité de l'ouvrier. Comme cette responsabilité peut durer indéfiniment, le patron a intérêt à y mettre fin; alors il peut se prévaloir d'une faculté que lui donne l'article 9 de la loi; celle de faire constater que l'incapacité de la victime est permanente. Cette permanence peut être constatée soit par acte d'accord entre le patron et la victime, ou, si les parties ne s'entendent pas, par un jugement de la Cour; et lorsque cette permanence est ainsi constatée, le chef d'entreprise doit payer au choix de la victime ou de ses représentants, le montant de l'indemnité ou le capital des rentes à une compagnie d'assurance agréée à cette fin par arrêté du lieutenant-gouverneur en conseil.

Quel est alors le montant d'indemnité ou capital des rentes qui doit être ainsi versé par le patron? Suivant nous, c'est le capital requis pour acheter une rente équivalente à 50 pour cent du salaire annuel de la victime, et l'on sait que le capital requis en pareil cas varie avec l'âge de la victime et le montant de la rente, mais la loi a fixé une limite à ce capital; elle spécifie qu'il ne doit pas excéder \$2000.00, excepté si le patron avait commis une faute inexcusable. Et lorsque ce capital est ainsi déterminé, la victime a la faculté d'exiger qu'il soit payé à lui-même ou placé entre les mains d'une compagnie d'assurance pour acheter une rente, à laquelle ce capital peut lui donner droit, payable par trimestre.

Dans le cas d'incapacité temporaire, les indemnités sont payables aux mêmes époques que les salaires des employés, pourvu que ces époques n'excèdent pas quinze jours, et dans le cas d'incapacité permanente la rente est payable par trimestre.

Lorsque l'accident a causé la mort, le patron doit payer une indemnité équivalente à quatre fois le salaire moyen annuel du défunt au moment de l'accident, mais cette indemnité ne doit pas être moindre de \$1000.00 ni excéder \$2000.00, excepté s'il y a faute inexcusable du patron ou de la victime, où il est permis alors au Tribunal d'augmenter ou de réduire le montant à sa discrétion; en plus, le patron doit payer une somme n'excédant pas \$25.00 pour les frais du médecin et de funérailles, à moins que la victime ne soit membre d'une association tenue d'y pourvoir et qui y pourvoit.

Les personnes qui ont droit de retirer cette indemnité sont les suivantes:

a. Le conjoint survivant, non divorcé ni séparé de corps, au moment du décès, pourvu que l'accident ait eu lieu après le mariage;

b. Les enfants légitimes ou naturels, reconnus avant l'accident, de manière à aider à pourvoir à leurs besoins jusqu'à l'âge de seize ans révolus;

c. Les ascendants dont le défunt était l'unique soutien au moment de l'accident.

Cette indemnité payable par le patron doit être distribuée entre ces personnes dans les proportions convenues entre elles par acte d'accord, et si elles ne peuvent s'entendre, le Tribunal fixe la proportion de l'indemnité qui est payable à ces différentes personnes, (art. 3).

Le patron n'a pas d'autres indemnités à payer dans le cas de décès. Il a droit cependant de déduire du montant de cette indemnité, les différentes sommes qu'il aurait pu payer à la victime de l'accident avant son décès. Ainsi si la victime est décédée un an après l'accident et qu'elle aurait retiré du patron une rente de \$300.00 pour incapacité, le patron aura le droit de déduire ce montant ainsi payé à même l'indemnité qu'il est appelé à payer ou aux représentants de la victime.

Lorsqu'il s'agit de fixer l'indemnité, il faut tenir compte de certaines règles que la loi impose dans l'estimation des salaires qui servent de base aux indemnités.

L'article 6 déclare que si le salaire annuel de l'ouvrier dépasse \$600.00, il n'est pris en considération que jusqu'à concurrence de ce montant. Pour le surplus, et jusqu'à \$1000.00, il ne donne droit qu'au quart des indemnités que la loi accorde. Dans le cas d'un salaire d'au delà de \$1000.00, la présente loi ne s'applique pas, c'est-à-dire que l'employé qui gagne plus de \$1000.00 ne peut pas se prévaloir de la loi, mais il est sujet au droit commun, (Art. 6).

Les apprentis sont assimilés aux ouvriers les moins rétribués de l'entreprise, dans l'estimation des salaires. La loi, dans le but de protéger les ouvriers, stipule que toutes les indemnités qui seront payables à la suite des accidents, sont incessibles et insaisissables, mais le patron aura cependant le privilège de retenir du montant des indemnités, toutes sommes qui pourraient lui être dues par l'ouvrier; ainsi donc, tout transport d'indemnité payable en vertu de cette loi, est radicalement nul.

Les indemnités payables en vertu de la loi sont à la charge exclusive du patron et il ne lui est pas loisible de faire la moindre retenue sur le salaire de ses ouvriers, même avec leur consentement.

La loi accorde un privilège pour le paiement de ces indemnités. En Allemagne, ces indemnités sont garanties par l'État. Il eut été à souhaiter que le Gouvernement Provincial eut garanti le paiement de ces rentes tout en imposant une taxe raisonnable sur les industries responsables en premier lieu.

Pour le moment, la victime ou ses ayants-droit ont un privilège sur les biens-meubles ou immeubles du chef d'entreprise, concurremment avec la créance des servi-

rent, et des employés des compagnies de chemins de fer.

La question est douteuse de savoir si ce privilège, pour être valable, doit être enregistré. Il n'y a aucun doute qu'il peut être invoqué sans enregistrement contre les créanciers chirographaires ou ordinaires, mais quant aux créanciers privilégiés et hypothécaires, ce privilège ne pourrait leur être opposé sans enregistrement.

Il est possible que l'intention du législateur n'était pas d'imposer cette formalité, mais la loi exige que tous les privilèges et hypothèques soient enregistrés, à moins l'exception.

La loi a fait des changements notables dans la procédure qui est devenue plus expéditive et moins dispendieuse. Avant de poursuivre son patron pour exercer un recours en vertu de cette loi, l'ouvrier doit y être autorisé par un jugement de la Cour Supérieure sur requête signifiée au patron. Le Juge, sans enquête ni affidavit, doit accorder cette requête, mais peut user des moyens de conciliation pour amener une entente entre les parties; si elles s'accordent, il peut rendre jugement conformément à cette entente sur la requête même et ce jugement a le même effet qu'un jugement final. Le Juge peut à toute phase du procès, avant jugement ou même pendant l'instance en appel, accorder, sur requête, une provision à la victime et ses ayants-cause, sous forme d'allocation journalière. Cette disposition est en vue de protéger les demandeurs contre la misère, en attendant que le procès soit terminé et évidemment, le montant que le patron a été ainsi appelé à verser à titre de pension alimentaire, sera imputé en paiement des indemnités.

Le procès par jury est aboli, mais les procédures sont sommaires. On a beaucoup critiqué la disparition du procès par jury et on a prétendu que les ouvriers étaient privés d'un privilège important.

Je crois que le législateur a eu raison d'abolir le procès par jury, dans le but de supprimer des frais considérables qui retombaient parfois sur le patron sans profit pour l'ouvrier. Avec une loi qui règle arbitrairement la responsabilité du patron et qui fixe le mode d'indemnité, il n'est pas nécessaire de recourir au jugement de jurés.

L'appel et la revision des jugements qui en sont susceptibles doivent être interjectés dans les quinze jours de la date de leur reddition, à peine de déchéance. Ces appels ont préséance sur les autres.

L'action en recouvrement des indemnités prévues par cette loi, se prescrit contre toutes personnes par un an.

Il est loisible aux parties dans les quatre années datées de l'accord signé entre les parties ou d'un jugement définitif, de demander de faire reviser les indemnités accordées par le patron à raison d'une aggravation ou d'une atténuation de l'infirmité de la victime.

Voilà les principes de cette loi de compensation.

Quel est le jugement que l'on doit porter sur les valeur et l'effet de cette loi? Nul doute que les opinions peuvent varier; l'expérience seule nous dira si les conséquences de cette loi sont heureuses ou non. En Europe, où cette législation nouvelle est en vigueur, les résultats ont été très satisfaisants. Evidemment, une loi ne peut être appréciée que d'après les conditions et les besoins du pays où elle est appliquée.

Quant à moi, je me déclare partisan de cette législation. J'ai soutenu depuis quelques années la nécessité de cette réforme législative. Il n'y a aucun doute que la loi qui vient d'être promulguée, offre certaines ambiguïtés et contient certaines lacunes qu'il conviendrait de remédier. Cette loi n'en constitue pas moins une véritable réforme, qui est de nature à améliorer le sort des malheureuses victimes du travail industriel; elle leur assure une indemnité dans tous les cas. Il est vrai que cette indemnité n'est pas aussi considérable qu'elle devrait l'être dans certains cas, où la faute et la négligence du patron pourrait être prouvée, mais l'ensemble des travailleurs y trouveront certainement un soulagement notable dans le cas d'accident du travail. D'un autre côté, il est vrai que la responsabilité des patrons devient peut-être plus onéreuse, mais il faut admettre qu'ils ne sont pas exposés à des condamnations et à payer des frais.

Je sais que les industriels se plaignent que cette loi va constituer une charge nouvelle à leurs industries, les mettant dans une position inférieure pour faire concurrence à leurs rivaux des autres provinces où semblable législation n'existe pas, et que de plus, ils ne peuvent se faire assurer de leur responsabilité par des compagnies d'assurance qu'en payant des taux beaucoup plus élevés que dans le passé. Cette objection est certainement sérieuse et devrait être étudiée.

Il est à souhaiter que les autres provinces du Canada adoptent une loi semblable à la nôtre, afin de mettre tous les manufacturiers sur un même pied. Les manufacturiers devraient s'entendre pour former des sociétés mutuelles d'assurance, afin de s'assurer de leur responsabilité à des taux plus raisonnables.

WHERE
SWEET CAPORAL CIGARETTES
ARE
MADE



Une Industrie Importante

Ces bâtisses donnent une idée de l'importance de la fabrication de la cigarette à Montréal.

Cette industrie est de beaucoup plus considérable à Montréal que dans tout autre ville de ce pays, et si Montreal y est avantaé, c'est que l'Imperial Tobacco Company of Canada, au capital de \$11,000,000.00 y a établi ses quartiers généraux.

Ces bâtisses récemment érigées sur la rue St. Antoine, pour faire suite aux exigences d'un commerce toujours grandissant, sont entièrement construites en béton armé, et forment la plus grande fabrique de tabac au Canada.

La fameuse Cigarette Sweet Caporal y est fabriquée en quantités énormes chaque jour, par la Imperial Tobacco Company of Canada, dont M. Mortimer B. Davis est le Président, et M. O. S. Perrault, Directeur. M. Perrault a été récemment élu président de la Chambre de Commerce de Montréal.

Ecoles du Soir

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

On y enseigne le FRANÇAIS, l'ANGLAIS, le CALCUL, l'ECRITURE et la COMPTABILITE.

MONTREAL ET BANLIEUE

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

QUEBEC

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

The St-Lawrence Sugar Refining Co. Limited Montreal.



Manufacturers of the **CHOICEST REFINED SUGAR** of all grades.

La Situation Commerciale

Ce qu'elle a été. — Ce qu'elle est devenue. — Ce qu'elle est. — Ce qu'elle pourrait devenir.

Le numéro spécial du Bulletin que la Chambre de Commerce remet à ses membres aujourd'hui, est en quelque sorte le dossier de tous les événements qui se sont produits au cours de l'année qui vient de se clore par le remaniement annuel de son conseil. Partant, ce dossier ne saurait être complet, s'il ne contient une revue de la situation commerciale depuis l'entrée en fonction du Conseil qui vient de démissionner jusqu'à l'élection du conseil actuel. Aussi dans l'étude qui va suivre montrerai-je ce qu'était la situation commerciale au début de l'année 1909, ce qu'elle est devenue en peu de semaines, ce qu'elle est aujourd'hui, enfin ce qu'elle pourra devenir, m'inspirant toujours des autorités les plus compétentes de notre pays pour juger exactement de ce sujet important.

* * *

Quand le conseil qui vient de démissionner a pris la direction des affaires de notre Chambre, au début de l'année dernière, je veux dire, de 1909, le commerce et l'industrie, comme la finance d'ailleurs, n'étaient pas encore sortis du malaise — pour ne pas dire du marasme — dans lequel la crise de 1907 les avaient jetés. L'industrie paralysée par la rareté de l'argent, le commerce un peu intimidé par la crainte de l'adoption d'un tarif américain trop élevé, n'osait faire d'achats trop considérables, et lui aussi eut beaucoup à souffrir de la rareté de l'argent; le consommateur ne se contentait que du strict nécessaire, et il en fut de même pendant trois mois; c'est au point qu'au 4 mars de 1909 le paiement des échéances du commerce était au Canada de 80 pour cent et dans la province de Québec de 75 pour cent moindre que cette année.

La situation financière n'était pas plus encourageante. L'argent s'amoncelait dans les banques, sans que l'industrie ni le commerce aient pu s'en servir en face de la situation créée par la crise de 1907.

* * *

Mais tout-à-coup le commerce s'est repris d'une façon aussi étonnante que satisfaisante, comme le faisait remarquer un homme d'affaires éminent. La rapidité de la reprise fut telle qu'elle inquiéta même un moment les économistes. Mais nous avons pour nous rassurer des chances extraordinaires. Le premier facteur de la reprise des affaires au Canada, a été sûrement, le contin-

gent considérable de capital étranger qui nous est venu au bon moment. Notre pays mieux connu au dehors, grâce à la grande publicité et à la réclame intense faite par le gouvernement a dirigé vers nous un flot considérable d'immigrants, qui, s'ils n'apportent pas avec eux du capital, viennent toujours fournir ce qui le produira, la main d'oeuvre; en outre des immigrants il y a le capitaliste, et spécialement le capitaliste anglais et français qui, voulant fuir l'impôt sur le revenu, ont investi dans les valeurs et les entreprises canadiennes des sommes considérables. Il y a aussi le capital américain qui n'a pas peu contribué à faire reprendre le commerce, repartir l'industrie, et s'écouler le numéraire. En effet, les statistiques du gouvernement n'établissent-elles pas qu'au cours du dernier exercice financier \$90,000,000 de capital américain avait été investi dans les entreprises canadiennes, ou dans l'exploitation agricole ou minière de notre pays.

Sous cette poussée, que je qualifierais de formidable, la situation ne pouvait que s'améliorer. La récolte qui vint quelques mois après fut une des plus considérables que notre pays n'eut jamais eues, et du coup l'équilibre était rétabli, la prospérité revenue, et assurée pour longtemps.

On peut se faire une idée, quel facteur considérable dans la vie commerciale du Canada est devenue la production agricole de notre Nord-Ouest, du fait que le rendement du blé, de l'avoine et de l'orge, cette année est de 313,635,000 boisseaux, contre 232,620,000 boisseaux en 1908, 160,000,000 de boisseaux en 1907 et 32,000,000 en 1906. Un rendement dix fois plus grand dans la récolte du grain dans les provinces du Nord-Ouest, etc., 9 ans seulement, peut donner une idée de ce que peut devenir le commerce dans ce pays.

La mise sur le marché du blé a été très prompte et les chemins de fer n'ont pas eu de difficulté à transporter la récolte. Dans les dix semaines qui ont précédé le 14 novembre, 43,866,000 de boisseaux ont passé à l'inspection, c'est-à-dire 10,300,000 boisseaux de plus que pendant la période correspondante en 1908, tandis que les expéditions de Fort William et Port Arthur se montent à 35,815,000 boisseaux, au 14 novembre, soit 13,300,000 boisseaux de plus que pour les expéditions de l'année précédente.

Notre commerce à l'étranger n'a pas seulement atteint, mais a commencé à dépasser le haut niveau d'il y a deux ans. Dans les six mois finissant le 30 septembre dernier, les importations de consommation et les exportations de produits domestiques se chiffraient à \$292,857,000 en valeur soit \$46,000,000 de plus que pour la période correspondante de l'année précédente; les importations ayant augmenté de 30,000,000 et les exportations de 10,000,000.

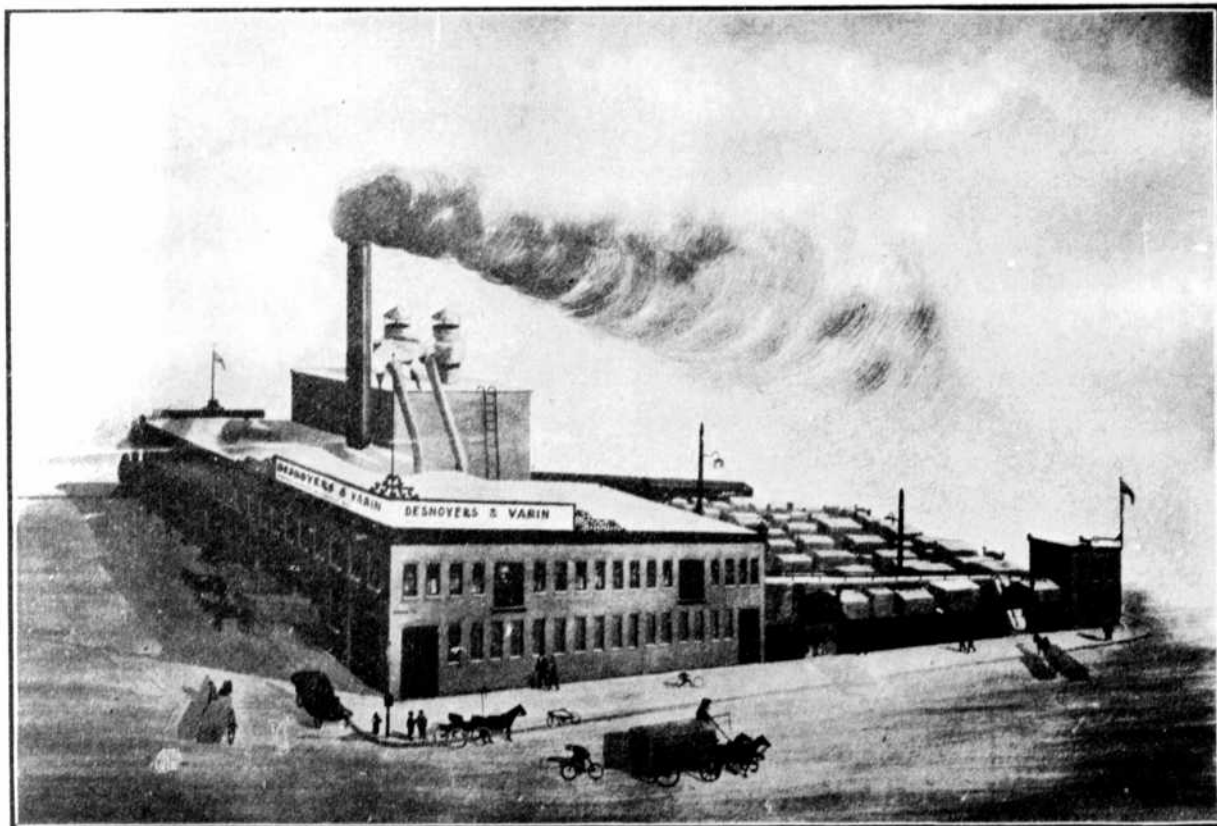
Si nous restreignons l'étendue du champ de nos

de la province que nous nous limitons à notre province. En outre, nous constatons également et avec non moins de satisfaction, qu'ici, comme ailleurs, la reprise des affaires a été réelle, et que le mouvement est pour de bon et de l'avant.

L'année qui vient de s'écouler a été prospère pour les agriculteurs. En dépit de la température peu favorable en septembre, les récoltes ont été, en général, satisfaisantes. Qu'on en juge par l'évaluation suivante donnée par le journal *le Soleil* de l'agriculture: pour Ontario et Québec

banques entre banque, les recettes des chemins de fer, indiquaient tous une grande activité dans les affaires. A la fin d'octobre la circulation dépassait \$89,600,000, soit \$6,600,000 de plus que l'an passé. Les banqueroutes ne sont ni plus nombreuses, ni plus sérieuses étant pour l'année finissant le 1^{er} octobre de 1486, avec passif de \$12,919,000 contre pour les douze mois précédents 1629 faillites et \$16,959,000 de responsabilités.

* * *



Etablissements de la Compagnie Desnoyers, Varin Limitée.

les récoltes ont été évaluées à \$290,469,000. C'est de l'argent tout cela. En outre du grain et des céréales, les cultivateurs ont eu encore l'avantage de réaliser de beaux profits avec l'industrie laitière, l'élevage du bétail et de la volaille et la culture des fruits.

Mais tout ce numéraire n'a pas été thésaurisé par ceux qui l'ont gagné; il a été mis en circulation. Il a été l'industrie, qui entretenue par une main d'oeuvre nombreuse et habile a pu alimenter le commerce. Les industries domestiques, en général se sont remises au travail, pour le plus grand bien de tous.

Des criteriums comme la circulation des billets de

Cette prospérité amenée par une grande augmentation de capital, et par des récoltes abondantes s'est continuée et aujourd'hui la situation est telle, que de l'aveu d'un financier doublé d'un économiste, elle est de beaucoup meilleur qu'avant la crise de 1907. D'ailleurs nous voulons d'autres preuves de ce fait consolant, que la facilité avec laquelle les échéances du commerce au 4 mois ont été payés. Qu'on se renseigne aux banques et toutes vous diront que le paiement de ces échéances a été plus spontanée et plus considérable que l'année dernière. En général dans tout le Dominion les recouvrement ont été de 80 p.c meilleur; dans la province de Québec ils ont

été de 75 p. c. ; dans Ontario de 85 à 90 p. c. ; au Manitoba de 75 p. c. ; dans la Colombie Anglaise, de 80 p. c. et de 75 p. c. aussi dans les provinces Maritimes. La situation est donc plus prospère.

A l'heure qu'il est, à cette fin de saison d'hiver et aux premiers jours du printemps, les affaires en général sont assez actives. Il règne un ton beaucoup plus conservateur qu'il n'en existait au commencement de l'année, et les "jobbers" de même que les détaillants n'achètent que tout juste ce qui leur faut, pour satisfaire strictement aux besoins de leurs clients, craignant de porter de gros sacrifices dans les conditions actuelles.

Les commandes de marchandises sèches adressées par les voyageurs à leurs maisons de gros ont été en volume passablement satisfaisant.

Les perspectives pour l'année sont donc remplies de promesses. Les dépôts dans les banques augmentent, comme résultat de la condition prospère des affaires, et cette augmentation deviendra plus grande à mesure que grandira l'appréhension exprimée en certains quartiers comme conséquence des nouveaux modes d'impôts en Angleterre.

Les demandes de prêts pour le commerce et l'industrie augmentent dans les mêmes proportions que les dépôts.

* * *

Mais si grande que soit la prospérité il y a toujours des dangers à éviter, et il n'y en a peut-être jamais autant que lorsque les perspectives sont si brillantes et si encourageantes.

Les crises viennent beaucoup plus vite qu'on le pense et presque toujours elles ont pour causes les entraînements de la spéculation et les abus du crédit.

Quand on se trouve dans une période de prospérité, écrit l'économiste français M. Anatole Leroy-Beaulieu, que les affaires, suivant l'expression vulgaire, vont bien, que les fabricants réalisent des bénéfices la disposition à l'illusion qui est innée à beaucoup d'esprits, porte à fonder de tous côtés de nouvelles entreprises, à immobiliser les capitaux en constructions de toutes sortes, à faire des emprunts multiples qui n'ont pour gage que des bénéfices aléatoires. Le moindre événement défavorable vient abattre toutes les œuvres éphémères comme le souffle le plus léger renverse des châteaux de cartes. Le temps de la prospérité amène inévitablement l'infatuation.

Une tendance à la spéculation dans les immeubles dans certaines parties du Canada se manifeste, et, comme tous les autres jeux de hasard, pourrait bien n'apporter que la ruine quand la crise viendra.

LOUIS LEBON.



Le Commerce et l'Industrie

*Quelques-unes des qualités indispensables
pour le succès en affaires*

Par M. FRED. C. LARIVIÈRE, 1er Vice-Président de notre Chambre.

"Le commerce," dit Letourneau, "qui le pourrait-il le louer ou stigmatiser? C'est un malfaiteur plein de vertu."

Le commerce et l'industrie pour les nations comme pour les individus sont devenus un lien d'union et d'amour.

"L'histoire du commerce", dit Montesquieu dans l'Épître des Loix, "est l'histoire de la communication des peuples."

L'histoire du commerce, c'est-à-dire de la circulation des produits naturels et fabriqués, est le chapitre le plus important peut-être de l'histoire générale. Elle repose sur l'étude des faits politiques et sociaux: elle éclaire la marche de la civilisation dont le commerce est un des facteurs essentiels, moins par ses conséquences matérielles, comme l'augmentation du bien être, que par le concours qu'il apporte à l'échange des idées. Les questions du transport des marchandises, des courants commerciaux, des systèmes économiques intéressent non seulement le commerçant qui retrouve dans l'histoire ses vrais titres de noblesse, mais encore tous les hommes qui veulent se rendre compte du passé et y puiser de salutaires leçons. On ne peut se représenter l'humanité sans le commerce, puisque la vie sociale est faite de relations d'affaires, et si les échanges n'ont pris qu'à l'époque moderne un caractère compliqué et savant, ils ont nécessairement existé de toute antiquité.

Il y en avait déjà d'imparfaits et rudimentaires dans les âges préhistoriques.

Le commerce a été partout un actif agent de transformation sociale, bonne ou mauvaise. Avec moins de fracas, l'influence du commerce a été souvent plus profonde que celle de la guerre. Créateur ou destructeur de nationalités, il sait tantôt les unir, tantôt les lancer les unes contre les autres. Aiguillonnés par lui, les peuples et commerçants en quête de débouchés se sont de tout temps fait un jeu d'exploiter, de subjuguier, parfois d'exterminer les races arriérées.

Si considérable a été le rôle social et politique du commerce que jusqu'à nos jours, on l'a considéré comme une fonction nécessaire, essentielle de toute collectivité humaine. L'humanité a eu son âge précommercial: ce n'est même pas sans quelque défiance qu'elle a vu naître

et grandir le commerce. La plupart des grands États de l'antiquité l'ont toléré sans l'estimer et ont assigné à la classe des marchands le dernier rang dans leur hiérarchie sociale. Les Grecs avaient donné un même dieu aux voleurs et aux commerçants.

Au deuxième siècle, alors que les Romains étaient à l'apogée de leur gloire, ni l'industrie, ni le commerce n'arrivèrent jamais à jouir d'une grande faveur. Le commerce de détail était au-dessous de la dignité d'un homme libre, mis non les gains qu'il rapportait. Les esclaves l'exerçaient, et les patrons en profitaient. Le citoyen qui s'était livré au travail manuel était à peu près privé des droits politiques. Le grand commerce paraissait lui-même indigne des classes aisées, aussi l'interdi-



M. FRED. C. LARIVIÈRE

Président de la Cie "Larivière Incorporée"

sait-on aux sénateurs. Menenius exprimait une opinion générale en disant tranquillement au Sénat: "Nous avons besoin de soldats et non d'artisans, de mercenaires: les vaincus travailleront pour nous." Cicéron qui professa toutes les opinions ayant cours dans les classes riches de son pays et de son temps, Cicéron, aux yeux de qui les riches étaient en même temps et de par leur fortune des gens de bien, *boni homines*, méprise surtout les petits métiers et les petits commerces, ceux où l'on gagne peu d'argent: "On réprovoie, dit-il, d'abord les métiers qui encourrent la haine publique: ainsi les péagers et les usuriers. On tient pour vile et indigne d'un homme libre la profession de mercenaire dont on paye le travail et non le talent. Acheter aux marchands pour revendre sur le champ est une industrie tout aussi basse: on n'y

gagne qu'à force de mentir. Or rien n'est plus honteux que la fausseté. Tous les métiers d'artisans sont avilissants; jamais une boutique ne pourra renfermer un homme libre. Le commerce, fait en petit est une occupation vile; mais, s'il se fait en grand, s'il verse l'abondance en faisant circuler d'une contrée dans une autre, un grand nombre de produits à des prix raisonnables, alors il ne mérite plus cette condamnation sévère." Ce qui semble surtout respectable au grand orateur romain, c'est le négociant "rassasié de gains" qui se retire dans ses domaines à la campagne. En résumé, pour Cicéron, le commerce est respectable, quand on y gagne beaucoup d'argent. Mais, selon lui, la meilleure, la plus digne manière de s'enrichir, c'est l'agriculture.

Dans le code de Justinien, on lit encore ceci: "Défendez aux grands d'exercer une industrie, afin que les plébéiens puissent s'enrichir plus aisément." Mais l'histoire romaine nous apprend trop bien que ce beau dédain pour le trafic et les affaires fut d'assez bonne heure tout de parade.

La première marchandise lancée sur le marché a dû être l'esclave, quand on eut l'idée de faire des captifs: dans certaines régions africaines, l'esclave est même devenu une valeur étalon, une sorte de monnaie.

Toute l'antiquité a été protectionniste et avec d'autant plus de rigueur que l'on remonte plus loin dans le passé. L'idée fondamentale de ces législations archaïques au sujet du commerce est de prendre le plus possible en donnant le moins possible, et en réalité c'était bien là le principe de tout commerce.

Le docteur Quesnay publia en 1758 son Tableau économique, exposé de la physiocratie, qui fut la fondation de l'économie politique.

La Société, y dit-il en substance, repose sur la propriété. La première de toutes les propriétés, la plus tangible, la plus certaine, celle qui est le mieux à l'abri des secousses politiques ou financières, c'est la propriété foncière. Seule, la terre est productive; l'industrie et le commerce ne font que transformer ou déplacer les richesses; la terre les crée. Donc l'Etat doit s'occuper avant tout de l'agriculture. Pratiquement, les physiocrates demandaient la liberté des cultures et des récoltes, la libre circulation des produits agricoles dans l'intérieur du pays, et par conséquent, la suppression des douanes provinciales, enfin l'abolition des privilèges et des monopoles. Cette doctrine de Quesnay, de Mercier et de Dupont de Nemours renfermait une erreur monstrueuse, puisqu'elle rangeait les industriels et les commerçants dans les classes improductives, stériles; d'autre part, elle réduisait tous les impôts à un seul, l'impôt foncier. Elle était donc et incomplète et parfois injuste.

Pour la corriger, l'intendant du commerce, Vincent de Gournay, fit l'observation suivante: "Il y a des lois

naturelles, fatales, par lesquelles toutes les valeurs existant dans le commerce se balancent entre elles et se fixent à une valeur déterminée, comme les corps abandonnés à leur propre pesanteur s'arrangent d'eux-mêmes suivant l'ordre de leur gravité spécifique". Il en déduisait que l'homme ne doit pas troubler ces lois nécessaires par des lois arbitraires, d'où la formule: "Laissez faire, laissez passer", ce qui signifiait alors: — plus de corporations, plus de douanes provinciales. Les ploutocrates tendaient la main aux physiocrates, mais après avoir revendiqué pour les industriels et les commerçants le titre qui leur était contesté de créateurs de la richesse publique, les uns et les autres aboutissaient au principe de la liberté du travail.

Comme cela a changé! D'ailleurs, ce sentiment existait dans les temps anciens seulement, car, si nous regardons l'histoire des temps modernes, nous voyons que les anciennes familles du monde n'avaient d'autre orgueil que celui qui leur venait du rôle joué par elles dans les affaires.

FRANCE

On voit que le commerce n'était pas négligé à l'époque de Louis XIV. Le grand Roi honorait les commerçants: il avait pour coutume de loger gratuitement à sa suite et d'entretenir les marchands qui avaient affaire à lui. Il présidait tous les quinze jours le Conseil supérieur du commerce créé par Henri IV ou il se faisait représenter par son chancelier. Il publiait enfin, en 1683, sa "grande ordonnance du commerce" inspirée par Savary, qui complétait la réforme des lois et s'harmonisait avec l'ordonnance maritime de 1681, presque entièrement reproduite dans le Code de commerce français de 1806, qui a servi de base et de modèle à l'ensemble des législations commerciales de l'époque contemporaine.

Nous retrouvons une bienveillance analogue de la part des hommes d'Etat dans ce qui touche à la marine marchande et aux colonies.

ANGLETERRE

En Angleterre des membres du cabinet conservateur font partie de plus de soixante bureaux de direction dans diverses sociétés commerciales, industrielles ou minières. A l'heure actuelle, la grande question n'est pas de savoir comment échapper au commerce, mais comment y entrer.

ALLEMAGNE

L'empereur d'Allemagne a désiré faire de son ami Krupp, le fabricant d'acier, un prince de l'empire. Mais, cet homme d'affaires était trop fier de ses usines. Il demanda à l'empereur de ne pas le laisser déchoir du rang qu'il occupait, comme prince de l'acier. Il a laissé

comme à l'enfant un fils qui ferait aujourd'hui, je n'en aurais pas la même réponse.

Les philosophes, Montesquieu, Voltaire, J.J. Rousseau et les précurseurs de la Révolution, s'occupaient moins de métaphysique et de psychologie, que des moyens d'améliorer le sort des hommes: ils combattaient l'idée d'esclavage et réclamaient pour les peuples la liberté politique, la fraternité sociale. Parmi eux, ceux qu'on appelle les encyclopédistes, les Diderot, les d'Alembert, s'attachaient à rehabliler le travail manuel, à prouver sa noblesse. On se passionnait pour tout ce qui développe le bien-être, la richesse, pour tout ce qui affranchit des lois tyranniques de la nature.

Enfin, les économistes recherchaient les moyens de rendre libres l'industrie et le commerce.

La science nouvelle, comme on appelait l'économie politique, date du dix-huitième siècle. Elle est bien d'origine française. Jean Bodin, Fenelon, Boisguilbert, Vauban, Law et son secrétaire Melon avaient écrit des ouvrages sur certaines questions d'ordre économique, mais leurs théories étaient comme éparses et ne formaient pas un corps de doctrine. C'est dans les réunions mondaines du Club de l'Entresol et du salon de Madame Geoffrin que de brillants causeurs du genre de l'abbé Cahani, commencèrent à discuter les inconvénients des accaparements industriels et les dangers du monopole ou de la protection à outrance.

Le vieux préjugé contre le commerce a disparu même de nos forteresses d'Europe. Ce changement vient de ce que le commerce lui-même a changé. Jadis, toutes les affaires sur la plus petite échelle du détail, et des petites négociations dans de petites affaires font de petits hommes. De plus, chacun devait s'occuper des détails, chacun fabriquait et vendait, pour son propre compte. Les plus hautes qualités d'exécution n'avaient pas leur emploi. De nos jours, toutes les affaires se font sur une échelle si gigantesque que les directeurs d'une énorme maison gouvernent généralement les villes où elles sont établies. Le grand patron a parfois plus d'hommes dans son armée industrielle que des rois n'en ont sous leur bannière.

Le commerce occupe une place d'honneur dans l'histoire contemporaine: il en occupera une plus grande encore dans l'histoire en formation: celle de demain. N'est-ce pas lui, en effet, qui est le meilleur agent de la paix? Ses intérêts n'inspirent-ils pas les congrès, les arbitrages qui évitent les guerres, et les traités de commerce plus importants de nos jours que les traités politiques.

Le commerce a modifié la physionomie de la terre. Il a sillonné le globe de routes, de canaux, de voies ferrées telles que le Canadian Pacific qui réduit de vingt jours le voyage de Liverpool à Hong Kong, le Transca-

pien, le Transsibérien, de Tscheliabinski à Port Arthur, le Grand Tronc Pacifique.

Il l'a recouvert d'un réseau aérien de fils télégraphiques, de fils téléphoniques. Il a jeté dans les profondeurs de l'Océan des câbles sous-marins; il a percé des isthmes; il a réuni les grands ports maritimes: Londres, Liverpool, New York, Montréal, Hambourg, Anvers, Marseille, le Havre, etc., par d'innombrables lignes de paquebots.

Il a su grouper les hommes, sans distinction de classes ni de nationalités, pour mener à terme les travaux les plus gigantesques: ponts colossaux, tunnels, tours élevées, puis profonds.

Il a mis à profit les découvertes de la science en géographie, en physique, en chimie, en mécanique. Il a provoqué les combinaisons les plus ingénieuses du crédit: compagnies puissantes, sociétés par actions, banques, bourses, Clearing houses ou chambres de compensation.

Il a inspiré la révolution sociale à laquelle nous assistons: développement de la mutualité, naissance des syndicats professionnels, assistance gratuite, extension des droits individuels, diffusion de l'instruction, guerre aux abus, lutte féconde contre les misères de la vie et les menaces de la mort.

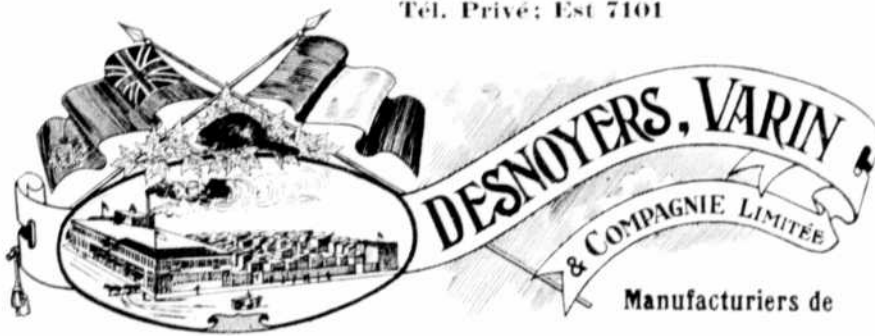
Grâce à lui, la vapeur et l'électricité font dans les usines, le travail d'un milliard d'ouvriers.

Les merveilles de l'industrie, par ses soins, s'étalent et se confrontent, dans les musées commerciaux, dans les expositions universelles, écoles où tous peuvent apprendre, assises internationales, où se manifeste la puissance de l'homme.

L'évolution gouverne le commerce et lui dicte la transformation de ses procédés, de ses méthodes. De là, la constitution des grands magasins, si commodes et si attrayants; de là, ces habitudes de voyages qui rendent les hommes plus instruits, et les remplissent d'idées plus larges.

Et ce progrès n'est point l'apanage de telle ou telle race. Chaque peuple y participe, sans rien abdiquer de ses traditions, de son esprit, de son originalité. Le commerce est cosmopolite, il est vrai, cependant, il n'a rien à sacrifier jamais des ambitions légitimes de la patrie.

Le commerce s'est fait une place de plus en plus grande et, dans nos Etats contemporains, où il est alimenté par une industrie fébrilement active, sa réhabilitation est devenue une glorification. Les moralistes l'ont vanté: les poètes, l'ont souvent chanté; les hommes d'Etat se sont constitués ses humbles serviteurs. On ne veut plus reconnaître au commerce que des qualités et des avantages. A en croire le chœur de ses apologistes, le commerce est un impeccable bienfaiteur: il civilise la sauvagerie, adoucit les moeurs, rapproche les nations,



Tél. Privé: Est 7101

W. REED, Pres.

Bureau Général:
Téléphone Bell Est 2843

V. VARIN, Vice-Prés.
T. DESNOYERS, Sec.-Tres.

Portes, Chassis, Jalousies, Découpages, Etc., Etc.

Bois Brut et Préparé de toutes sortes a des Prix
Modérés. SATISFACTION GARANTIE.

**DEMANDEZ LES
Peintures
DE LA
Canada Paint
COMPANY
LA PREMIERE QUALITE**

FOR THE
FINEST
CAR AND
COACH
ENQUIRE FROM
THE CANADA PAINT CO. LTD.
MONTREAL, TORONTO, WINNIPEG.
RAILWAY VARNISHES & COLORS A SPECIALTY.



Gant Perrin

Le Gant Perrin répond à toutes les exigences. Il est incomparable par sa coupe et son élégance. Etant le meilleur à l'usage, il est incontestablement le moins cher.

EN VENTE PARTOUT

En Gros: **PERRIN FRERES CIE, Montréal**



Manufacturiers

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

Nos Voyageurs Parcourent Tout le Canada

VENEZ VOIR NOTRE SALLE D'ECHANTILLONS.

Samontagne Limitée.

BLOC BALMORAL

RUE NOTRE DAME OUEST, MONTREAL, Can.

La Compagnie

J.-B. ROLLAND & FILS

DEPARTMENT D'IMPORTATIONS

Représentant au Canada :

- Poure & Cie, Plumes et Crayons.
- Toury-Morin, Encre.
- Noptisch Frères, Crayons de Mine.
- Alfred Mame & Fils, Livres de Piété, Etc.
- Mayaud Frères, Articles Religieux.
- Gelle Frères, Parfumeries.
- Charles Lancon, Pipes Bruyères.
- Alois Schweiger & Co., Pipes Ambre.
- Hachette & Cie, Publications Françaises.
- Ostheimer & Glaenger, Brosses.
- S. Hahn, Chromos et Cartes de Fêtes.

6 a 14, rue ST-VINCENT
MONTREAL

La circulation de "LA PRESSE" dépasse celle de tout autre journal français au Canada, de 70,000 copies par jour; elle dépasse aussi la circulation de tout autre journal anglais au Canada de 35,000 copies par jour.

J.O. LABRECQUE & CIE.
83 RUE WOLFE
BELL 6251
MARCHAND 358

Essayez le célèbre charbon
DIAMANT NOIR

fraie la voie à tous les progrès, etc., etc. D'ordinaire, les sociologistes et les théoriciens font leur part dans ce concert d'éloges: toujours, prétendent-ils, le commerce a substitué les relations pacifiques aux conflits guerriers: toujours, il a été le missionnaire des idées fécondes et des inventions utiles: c'est grâce à lui que d'intrépides explorateurs ont fouillé tous les coins de notre planète et ouvert ainsi de larges horizons à la science, etc.

Voilà pourquoi il faut honorer le commerce, pourquoi il faut relever dans l'opinion publique le rôle du commerçant.

On disait autrefois que deux personnes dans le même commerce ne s'accordaient jamais. Aujourd'hui les plus chaudes amitiés se forment dans toutes les sphères de l'effort humain, entre les personnes qui se livrent aux mêmes affaires. Elles se montrent réciproquement les améliorations, les inventions nouvelles et les appliquent à leurs propres affaires.

Les affaires sont maintenant trop grandes pour engendrer de mesquines jalousies. Au désir du gain, se sont mêlés le désir du progrès, des inventions, des méthodes meilleures, des perfectionnements scientifiques et l'orgueil de réussir dans les affaires.

Ainsi les dividendes que les hommes d'affaires cherchent et reçoivent ne consistent pas seulement en dollars. Avec le dollar ils reçoivent des dividendes meilleurs, représentés par la satisfaction d'avoir amené au plus haut point de son développement, l'affaire qui est l'occupation de leur vie.

A aucune époque de l'histoire, l'industrie n'a occupé une place plus importante. Dans toutes les directions, on constate un prodigieux développement des affaires, une exploitation scientifique merveilleuse des matières premières, une expansion commerciale sans exemple.

Le monde progresse aujourd'hui plus rapidement que jamais. Des développements et des améliorations surgissent de tous côtés. Ce sont là les résultats du génie du commerce, la récompense d'un labeur infatigable et d'une habileté supérieure.

Si le jeune homme ne trouve pas de poésie dans les affaires, ce n'est pas la faute des affaires, mais du jeune homme. Considérez les merveilles, les systèmes révélés par les récentes inventions avec leurs forces inconnues et même non soupçonnées. Il est bien peu réfléchi le jeune homme qui s'occupant d'affaires, sous n'importe laquelle de leurs formes, ne se sent pas élevé au-dessus de la monotonie de la vie. Les affaires ne sont pas seulement des dollars. Ceux-ci ne sont que l'enveloppe. Le fruit se trouve à l'intérieur et il ne devient savoureux que plus tard, à mesure que les plus hautes facultés de l'homme d'affaires si continuellement

misés en jeu, se développent et mûrissent.

Que personne ne s'imagine que les meilleurs jours du commerce sont passés. Nous y sommes, à l'heure présente. Les chances de succès sont plus grandes que jamais. Rappelez-vous qu'il faut aujourd'hui un meilleur entraînement et plus de connaissances techniques pour conclure avec succès les immenses transactions par lesquelles le commerce énorme de nos jours est effectuée qu'à une époque antérieure où le commerce ne disposait que de moyens de correspondance et de transports bien rudimentaires comparés à ceux dont nous disposons aujourd'hui.

Je puis en toute confiance recommander la carrière des affaires comme une carrière dans laquelle il y a place pour l'exercice des plus hautes facultés de l'homme et de toutes les bonnes qualités de la nature humaine. Je crois que la carrière d'un grand marchand, ou d'un chef d'industrie est favorable au développement des facultés de l'esprit, qu'elle mûrit le jugement sur une quantité de sujets, l'affranchit de préjugés et maintient l'esprit ouvert. De plus, je sais que le succès durable ne peut être obtenu que des habitudes irréprochables et une vie correcte, par l'emploi du bon sens et d'un jugement rare dans toutes les relations de la vie humaine; car le crédit et la confiance s'éloignent de l'homme d'affaires maladroit en paroles et en actions, qui a des habitudes irrégulières ou bien est soupçonné de pratiques peu délicates. L'homme qui n'a pas un sain jugement, ne peut réussir. La carrière des affaires est une rude école de toutes les vertus. Elle procure une suprême récompense qu'aucune autre carrière ne peut promettre. Je fais allusion aux nobles bienfaits qu'elle rend possibles. A des hommes d'affaires nous devons des souscriptions libérales pour la fondation ou le maintien de nos universités, nos collèges, nos bibliothèques et nos institutions d'éducation.

Parmi les monuments qu'un homme peut laisser derrière lui, en est-il de plus puissant pour transmettre aux générations un nom béni par les bénédictions des milliers de personnes qui ont reçu dans les murs de ces maisons d'enseignement le plus précieux des biens, une instruction saine et libérale? Ces monuments sont l'oeuvre d'hommes qui ont reconnu que le surplus de la richesse était un dépôt sacré que son détenteur doit administrer pendant sa vie, pour le plus grand bien de ses semblables.

Si quelques hommes d'affaires peuvent mériter le reproche de cupidité, nous avons le droit de revendiquer pour leur classe ce que Thomas Cromwell disait: "S'ils ont l'avidité d'acquérir, du moins en faisant des dons, ils ont agi princièrement, comme en témoignent ces temples de la science."

COMMENT RÉUSSIR DANS LA CARRIÈRE COMMERCIALE.

Admettons bien sincèrement que sur cette question les opinions sont très partagées, néanmoins, je vais vous faire part des études sérieuses que j'en ai faites et des moyens que trente années d'expérience me suggèrent.

L'AMBITION

Très téméraire et plus présomptueux encore serait celui qui prétendrait posséder la science des règles infaillibles pour "réussir en affaires". Le désappointement de découvrir qu'il n'y a pas de méthode sûre est compensé par la révélation d'un nombre infini de voies et moyens, qui convergent tous vers le même but: ils possèdent même entre eux des éléments communs. Certaines mesures doivent être prises, certains pièges doivent être évités.

Ces principes généraux qui conduisent au succès sont très qualifiés de lieux communs et condamnés comme des généralités sans grande portée. La valeur de ces données dépend de l'expérience et des capacités administratives de celui qui les applique dans sa lutte pour le succès. Un exposé des moyens employés pour acquérir et mettre en pratique ces principes dirigeants d'une course vers un but est le stimulant nécessaire à tout homme qui se taille une besogne en vue de résultats à conquérir.

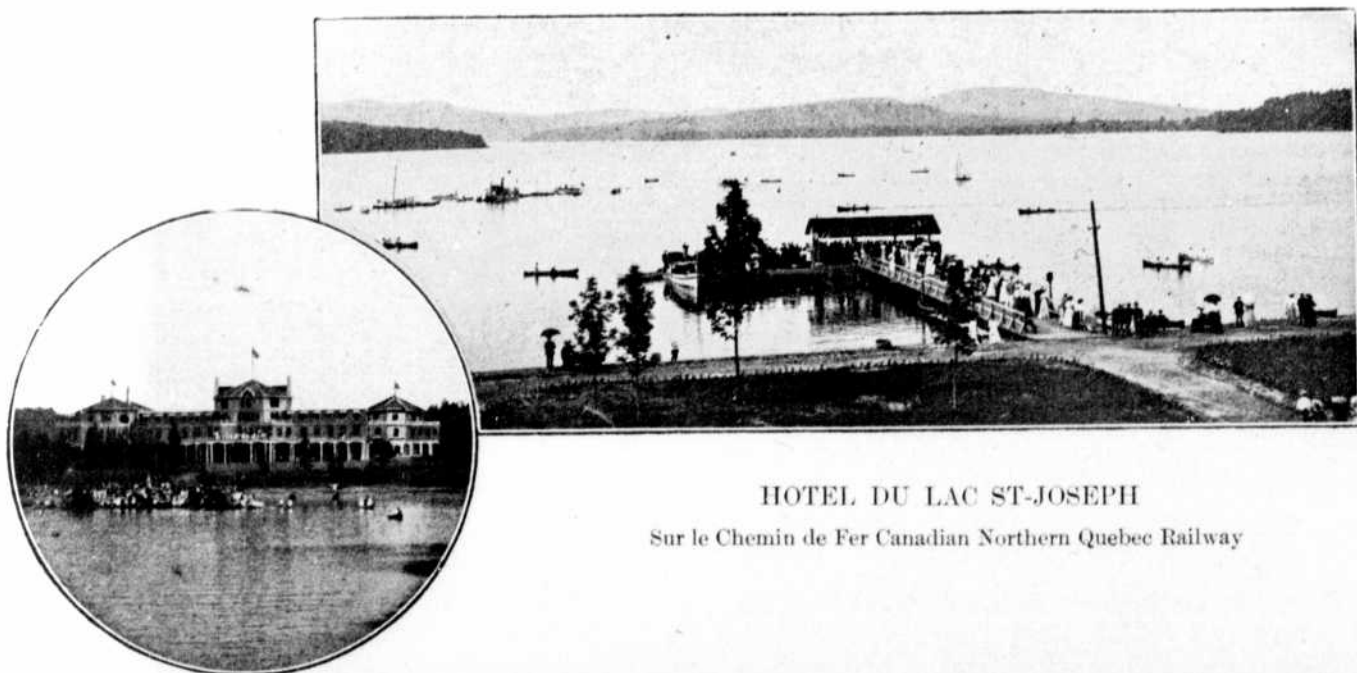
Le champ des affaires s'étend à tout l'univers. Sa culture donne à l'ambitieux de plus larges horizons et des chances incomparables de développer son activité, ses capacités, une haute compréhension des affaires. Il n'y a

d'autre limite dans la carrière des affaires que celle de la capacité et de l'endurance humaine.

J'étudierai d'abord la conduite des jeunes gens et je me demande s'ils apprécient à sa juste valeur le temps qui passe si rapidement. — Pour eux c'est le temps de la vision et des rêves, mais c'est aussi le temps de la possibilité, de l'opportunité et de l'enthousiasme. — C'est dans la jeunesse que les caractères se forment et que les destinées se tracent, et tout en confessant qu'il faut avoir confiance en la Providence, je crois que nous sommes appelés, pour une grande part du moins, à préparer nous-mêmes notre position et à déterminer notre destinée.

Ceux qui sont au début de la vie, ont-ils sérieusement pensé à ce qu'ils devraient et pourraient faire, dès maintenant, ayant toujours en vue leur position future? A mon avis, ils doivent tendre à devenir des marchands possédant un magasin moderne avec une clientèle considérable, ou des industriels à la tête de fabriques importantes pour réaliser des économies sérieuses qui leur permettront de jouir d'une heureuse vieillesse sans avoir à dépendre de qui que ce soit, ce dont nous avons de nombreux exemples, dans le commerce et dans toutes les différentes branches de l'industrie. Ce devrait être là une de leurs ambitions et nul doute qu'ils ont souvent songé aux moyens à prendre pour atteindre le but qu'ils se proposent, car je crois pouvoir affirmer qu'ils ont tous en vue d'être quelqu'un et d'arriver à quelque chose en ce monde.

Le commerce est une course. C'est une lutte pour la suprématie du commencement à la fin. Le champ est



HOTEL DU LAC ST-JOSEPH

Sur le Chemin de Fer Canadian Northern Quebec Railway

rempli de concurrents entraînés, anxieux de devancer un adversaire à chaque occasion. Le départ est important. C'est déjà beaucoup que de partir à point, avec l'appui d'une résolution ferme et déterminée de réussir. Il ne suffit pas de bien se mettre en tête dès le départ pour la course, il faut toujours avoir présent à l'esprit le succès comme but, ne pas perdre courage avant d'avoir franchi la ligne en vainqueur.

Peu d'hommes prennent une telle résolution. La majorité semble pénétrée de l'idée que le succès est une affaire de hasard et que lorsqu'on entre dans le commerce, la fortune viendra bien de quelque côté. Ils ont le tort de ne pas prendre le sujet en très sérieuse considération dès le début. Ils ne perçoivent même pas l'effort considérable et les fatigues qu'il faut s'imposer pour avancer même d'un pas et ainsi ils s'en vont à la dérive, faute d'un plan arrêté pour les guider.

Le jeune homme qui se choisit une position doit avoir en vue un but déterminé et concentrer toutes ses actions, ses pensées et ses désirs vers ce but: car la vie au jour le jour, sans souci du lendemain est dépourvue de tout attrait pour celui qui la poursuit et elle est un spectacle navrant pour ceux qui la constatent chez autrui. Pour bien faire comprendre mon idée, une telle vie est semblable à un bateau voguant sur la mer, sans gouvernail et sans boussole, se laissant balloter par les flots pour aller s'échouer sur un récif ou faire naufrage par collision.

Nous ne saurions jamais attacher trop d'importance, ni donner trop de temps à la solution de cette grave question de nos aspirations futures, que nos vues devraient toujours tendre à élever, car il est certain que la lutte sera rude, dure et pénible, et que très souvent toutes nos ambitions ne seront pas satisfaites. Mais avec le désir bien caractérisé chez nous d'atteindre le but proposé, nous vivrons de l'espérance qui est le baume le plus rafraichissant dans la vie.

J'en appelle maintenant, MM., à votre expérience pour confirmer ce que je viens de dire; car beaucoup d'entre nous ont vu disparaître de la scène des affaires, des gens qui étaient appelés à y faire leur marque, mais qui n'ont pu réussir à cause de leur inconstance.

Le Professeur Adam Smith, un Ecossais, a démontré que la vraie source de la richesse, c'est le travail, de quelque nature qu'il soit, manuel ou intellectuel.

Le travail crée le capital; le capital active la production, mais pour que le travail, simple coopération de l'homme et des agents naturels porte tous ses fruits, il faut qu'il soit libre.

LE TRAVAIL.

Le meilleur entraînement en vue du succès commercial, c'est encore le travail. Le travail pour être couronné

de succès doit être fait pour le plaisir qu'il donne et avec le désir d'accroître ses talents. C'est dans ces conditions que l'on travaille le mieux. Le coeur et l'intelligence doivent tout aussi bien que les mains être mis à contribution si l'on désire donner sa mesure.

Toutes les grandes oeuvres d'art, de littérature et de science sont une partie de ceux qui les firent. Elles sont l'expression d'un idéal développé par un labeur intense, non par l'amour du gain, mais par un désir d'exceller et d'atteindre à un certain degré de perfection. L'homme qui voit dans le travail une corvée et une routine détestables, qui n'attend que la minute du départ, ne fera jamais de bon ouvrage, car il n'aura pas le coeur à sa besogne. De ces gens, il y en a trop et ils ne valent pas cher.

Mais l'homme qui travaille en vue du perfectionnement et de l'avancement, parce qu'il veut faire mieux qu'on n'a fait, parce qu'il veut être le vainqueur de la grande course au succès, pour celui-là il n'y a pas de borne à ce qu'il peut espérer, l'univers est ouvert devant lui, le convie et le récompense largement de ses efforts et de sa peine.

Peu de personnes s'intéressent beaucoup à un travail qu'elles ne peuvent pas bien faire, tandis que l'accomplissement d'une tâche où un effort réel a été fait, récompense par la vive satisfaction que l'on en éprouve, et, plus l'effort a été grand, plus la satisfaction est grande quand le but est atteint.

C'est cette véritable satisfaction que donne la réussite qui est la source du progrès dans tous les commerces. C'est ce qui fait que des hommes riches s'attachent à leurs habitudes d'affaires plutôt que de mener une vie innocupée et de jouir de ce qu'ont produit leurs efforts passés. C'est cette satisfaction qui fait que la masse des travailleurs s'efforce toujours d'atteindre un but désiré.

APPLICATION AU TRAVAIL.

Il faut bien se mettre dans l'esprit que les désirs ne se réalisent que par un travail constant et durable. Les élans d'un jour peuvent émerveiller et donner des idées, mais l'expérience prouve que seules l'assiduité et la bonne conduite sont récompensées par des succès et comme nous suivons tous la même route, encourageons-nous à la vue du succès des autres. Tâchons de vaincre cette animosité et cette jalousie mais davantage le manque de confiance que nous avons tous les uns pour les autres. Au lieu de critiquer, de manquer de charité et même de médire contre nos confrères, disons-nous qu'il nous est possible de faire comme eux, la concurrence étant ouverte à tous.

Il est bien vrai qu'il n'y aura qu'un premier, mais c'est notre devoir de travailler arduement et de faire tout

en notre possible pour y arriver. Travaillons toujours en ne négligeant rien, de manière à ce que si l'insuccès doit être notre partage, il n'y ait point de notre faute.

Il suffit d'observer, surtout dans les grands centres, pour se rendre compte de ce fait: la cause principale de la non-réussite est attribuable aux personnes elles-mêmes au lieu d'être le résultat de circonstances incontrôlables. Observez ceux qui réussissent et vous remarquerez qu'ils ne sont pas au travail d'une manière nonchalante ou en pensant au plaisir des soirées, aux amusements du sport, aux théâtres ou autres récréations semblables.

Je ne veux pas dire que l'on doit s'abstenir de toutes ces choses, mais elles ne doivent pas tenir la première place dans nos aspirations et nos désirs, mais être reléguées à l'arrière plan: car, pour réussir, il faut apporter aux affaires toute l'attention et la concentration d'esprit possibles et faire en sorte que toutes nos actions convergent vers ce but. De même que le forgeron ne devient habile dans son métier qu'en forgeant tout le jour, de même le commerçant ne devient expert en son genre de commerce qu'en s'y appliquant constamment.

Pour moi, la personne qui n'a aucune ambition ressemble à ces machines qui ne peuvent fonctionner sans la force motrice nécessaire et je n'ai jamais vu réussir d'hommes animés de telles dispositions. Ils végètent toute leur vie, satisfaits de ce qu'ils ont, trouvant qu'ils en font toujours assez: ils en viennent à ne plus rien faire et c'est ainsi qu'ils compromettent leur avenir.

CONNAISSANCE DE SA BRANCHE SPECIALE DE COMMERCE

On devrait s'appliquer à connaître dans tous ses détails l'utilité de tous les articles que l'on veut vendre, leur usage, leur nature, leur lieu de fabrication et leur valeur. Ne craignez jamais de trop vous renseigner, et travaillez sérieusement à acquérir les connaissances nécessaires pour pouvoir augmenter votre commerce, en sachant où vous procurer avec avantage les marchandises nouvelles qui vous sont demandées.

LA PONCTUALITE.

La ponctualité est une qualité admirable et recommandable chez tout individu: mais elle l'est particulièrement chez un homme d'affaires. Elle indique une appréciation exacte de la valeur du temps d'autrui et dénote un sens scrupuleux d'honneur et de respect de soi-même, deux choses très importantes et essentielles dans le monde des commerçants honnêtes.

Pour l'employeur, la ponctualité de l'employé est une de ses qualités les plus admirables, car elle en dénote d'autres qui accompagnent généralement la première.

En effet, si l'employé est ponctuel, il sera très pro-

bablement soigneux, consciencieux dans l'accomplissement de son travail, diligent et il manifestera un réel intérêt pour les affaires de son patron et il me semble que la satisfaction personnelle que l'on éprouve à remplir toutes ses obligations devrait être suffisante pour nous inviter à agir. Ainsi n'oublions jamais de tenir nos engagements, car la ponctualité est le pivot du succès industriel.

A part ces diverses considérations, le manque de ponctualité peut compromettre le bien-être et même la vie d'êtres humains. L'histoire est pleine d'exemples qui justifient cette assertion, sans compter ceux que la plupart d'entre vous peuvent avoir observés par eux-mêmes. La ponctualité est la politesse des rois.

PERSEVERANCE

Que dire maintenant de la persévérance? Beaucoup de personnes, d'une habileté ordinaire, et sans autre capital que la connaissance parfaite du commerce qu'elles embrassent, sont redevables à leur persévérance ainsi qu'à leur ponctualité et à leur économie, d'un succès qui a dépassé leurs espérances, d'où il résulte qu'il ne faut jamais se décourager, mais faire face résolument à toutes les difficultés et s'en servir comme d'un marchepied pour atteindre au succès désiré: car ce qui peut vous paraître insurmontable aujourd'hui sera facile à accomplir demain.

HONNETETE

La droiture de caractère et l'honnêteté sont indispensables au succès. Faisons toujours ce que nous avons promis: n'affirmons jamais rien sans être positifs, et si, après avoir examiné un fait, nous constatons avoir fait erreur, ne craignons pas de l'admettre. Cette franchise nous gagne la confiance, non-seulement de nos clients mais aussi de nos fournisseurs.

LE CARACTERE

Les hommes qui s'en rapportent toujours aux autres, demandent toujours conseil sans pouvoir prendre sur eux-mêmes une décision, n'arrivent jamais à grand chose. L'homme qui réussit a des idées qui lui sont propres et il agit d'après des plans très définis.

Un homme peut être très bon observateur et cependant n'avoir pas d'opinion personnelle, ou du moins ne pas agir assez suivant son propre jugement pour avoir quelque influence sur les personnes de sa communauté. Il est tout aussi important, pour un caractère bien trempé de se fier à soi-même que d'être honnête, parce que l'honnêteté sans indépendance ou sans base solide est une sorte de qualité négative.

Peu importe qu'un homme soit à la tête d'une affaire importante ou d'un petit commerce, qu'il travaille

pour lui-même ou pour un autre, il doit être lui-même et suivre son propre jugement.

La confiance en soi-même donne à un homme le respect et le fait respecter des autres.

Mieux vaut après tout, risquer de commettre une erreur que de ne jamais agir suivant son propre jugement.

Ceci ne veut pas dire que l'on ne doit pas prendre des renseignements partout où l'on peut se les procurer, soit par des lectures, soit par des voyageurs de commerce ou d'autres personnes; toutefois il faut avoir assez de flair et de jugement pour prendre ce qui fait son affaire et se l'appliquer.

N'appartenez pas à cette classe d'hommes non désirables, que l'on nomme "Messieurs qui ne pensent pas", mais mettez tous les efforts de votre intelligence, et pensez à votre travail; vous ne ferez jamais de tort à votre intelligence en l'exerçant dans cette direction. Il est en preuve que plus vous la cultivez, plus elle est apte à saisir les besoins d'un commerce.

Songez aux moyens à prendre pour le développement futur de votre commerce. Penser est à la raison ce que l'exercice physique est au corps; plus vous lui donnez de l'exercice, en rapport avec des données scientifiques, plus vos muscles deviennent puissants et agiles. La paresse et l'indolence sont la cause d'une perte considérable d'énergie, et agissent sur l'esprit de la même manière qu'un travail rude et pénible agit sur les mains.

Rappelez-vous que de l'état de votre intelligence dépend votre succès, quoique vous fassiez demander avant d'agir si cet acte aura pour effet d'affaiblir vos facultés intellectuelles.

L'intelligence humaine ne comporte pas toujours les mêmes degrés de développement et d'efficacité, mais il est en preuve qu'une intelligence ordinaire bien active, vaut mieux que le plus grand génie qui travaille peu.

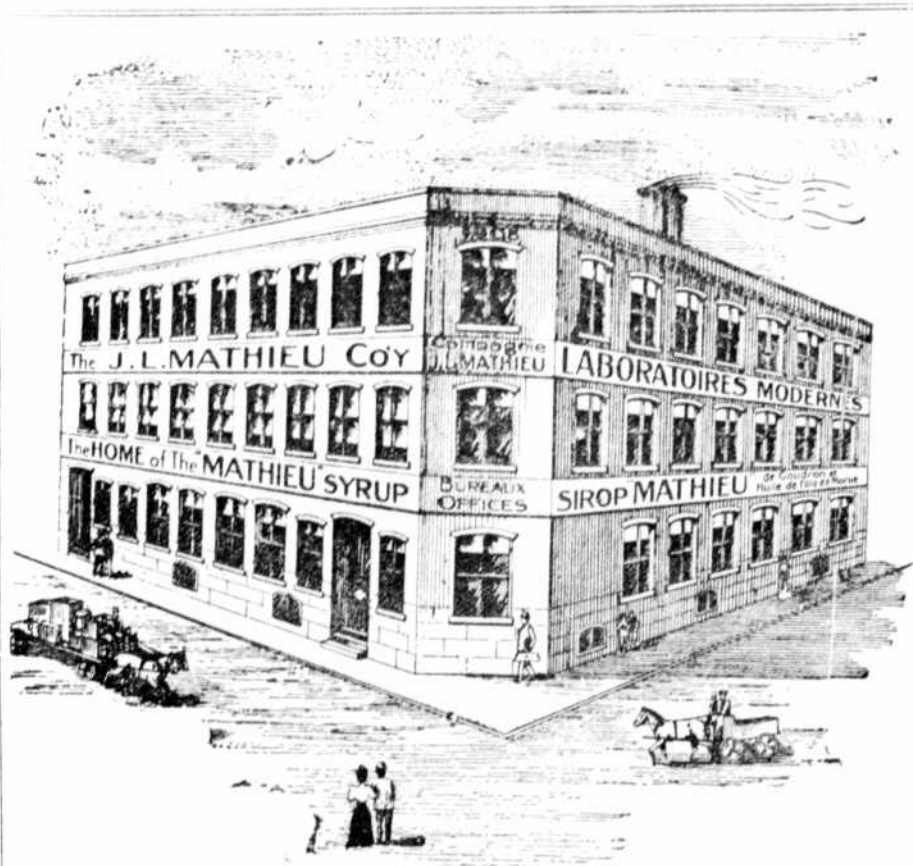
Dans le magasin, soyez toujours joyeux, de bonne humeur, bien disposé à rendre service; ne craignez pas d'offrir un bonjour affectueux au client qui se présente. La bonne humeur est l'huile qui graisse le mécanisme commercial. La bonne humeur est la meilleure chose au monde. Il peut exister quelque chose pour en prendre la place, mais je ne la connais pas. L'homme ou la femme qui est toujours de bonne humeur est une bénédiction pour le monde entier, et tout nous porte à la bonne humeur quand nous avons la satisfaction d'avoir accompli nos devoirs envers nous-mêmes, notre famille, et ceux de nos charges.

L'INTEMPERANCE.

Je me permettrai de vous citer l'opinion de M. Andrew Carnegie sur l'intempérance: "La première et la plus séduisante des passions, celle qui perd le plus

d'hommes, c'est la boisson. Je ne suis pas un conférencier sur la tempérance déguisée, mais un homme qui sait et vous dit ce que l'expérience lui a enseigné. Et je vous déclare que vous êtes plus exposés à échouer dans votre carrière, à cause de l'habitude de boire qu'à cause de l'une ou de toutes les autres tentations qui pourraient vous assaillir. Vous pourrez vous ressaisir et sinon regagner le terrain perdu, au moins ne pas abandonner la course, obtenir et conserver une situation respectable. Mais, ayez l'habitude insensée de la boisson, il est presque impossible de se guérir. J'ai connu peu d'exceptions à cette règle. Donc, avant tout, vous ne boirez pas de liqueurs fortes, à l'excès. Il serait préférable de n'y pas toucher du tout, mais si c'est là une règle trop dure pour vous, tenez-vous en avec fermeté à celle-ci: décidez de ne jamais y toucher hors de vos repas. Un verre au dîner ne saurait nuire à votre avancement dans la vie ou abaisser votre caractère. Mais je vous supplie de considérer qu'il est incompatible avec votre dignité et votre "self-respect" de gentleman, avec ce que vous devez à vous-mêmes, étant les hommes que vous êtes et surtout que vous voulez devenir, de boire un verre de liqueur à un bar. Vous ne poursuivrez votre carrière en sûreté que si vous vous placez sur ce solide terrain. Tenez-vous y et vous aurez échappé au plus mortel de vos ennemis."

Dans un autre de ses discours, j'y trouve une remarque suivante: "Je félicite les jeunes gens pauvres d'être nés dans cette condition antique et honorable qui les oblige à se livrer à un dur travail. Un panier plein de titres est le panier le plus lourd que le jeune homme puisse avoir à porter. D'ordinaire, il chancelle sous ce poids. Nous avons d'honorables exemples de jeunes gens ainsi chargés qui sont arrivés au premier rang de leurs concitoyens les meilleurs et les plus utiles. Ils méritent de grands éloges. Mais la grande majorité des fils d'hommes riches sont incapables de résister aux tentations auxquelles la richesse les expose, et ils s'abaissent à des vices indignes. J'aimerais autant laisser à un jeune homme une malédiction que de lui infliger le fardeau du tout puissant dollar. C'est pas de cette classe que vous avez une rivalité à craindre. Les fils d'associés ne vous causeront pas de grandes difficultés, mais prenez garde que quelques enfants pauvres, beaucoup plus pauvres que vous, à qui leurs parents ne peuvent procurer les avantages des études sérieuses, avantages qui devraient vous donner une avance sérieuse dans la course—prenez garde que de tels enfants ne vous dépassent au poteau et n'arrivent avant vous à la grande tribune. Prenez garde à l'enfant qui est obligé de se lancer dans le travail dès sa sortie de l'école élémentaire et qui commence par balayer le bureau. Il est probablement le cheval inconnu sur lequel vous ferez bien d'avoir l'oeil."



La demeure du Sirop de Mathieu au Goudron et à l'Huile de Foie de Morue, et des Poudres Nervines de Mathieu.

Le Sirop de Mathieu

au Goudron et à l'Huile de Foie de Morue, et les
Poudres Nervines de Mathieu

sont les plus sûrs articles en vente parmi tous les remèdes pour les rhumes et la toux, sur le marché.

Leur vente a augmenté énormément.

Des milliers de témoignages attestent leur valeur merveilleuse.

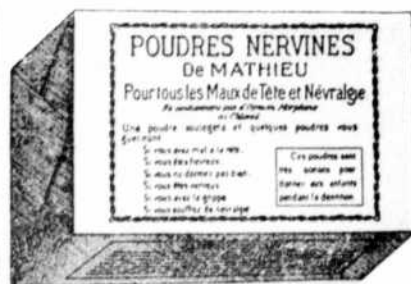
Ce ne sont jamais des articles qui restent sur les tablettes.

Ils procurent au marchand un bon profit.

Ceux qui les emploient une fois en font un remède de famille. Les marchands qui ne tiennent pas ces articles perdent tout bonnement des ventes qui s'en vont ailleurs.

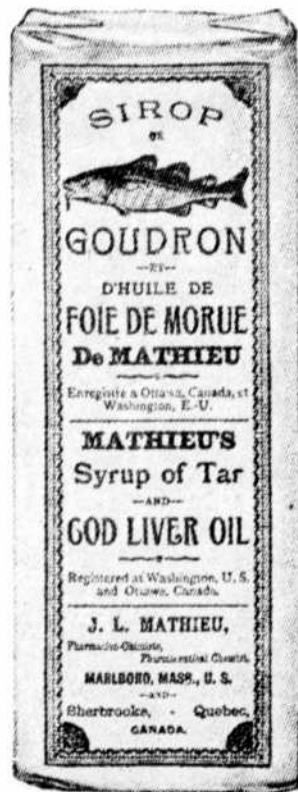
Comme la demande sera continuée pendant les mois qui vont suivre, donnez maintenant une bonne commande.

La Compagnie J. L. Mathieu, Propriétaire
SHERBROOKE, P.Q.



Poudres Nervines de Mathieu

25 cts la Boite; 18 dans une Boite



Sirop de Mathieu
au Goudron et à l'Huile
de Foie de Morue

S'il est vrai, comme le dit M. Carnegie, que, par exception, quelques jeunes gens pauvres sont arrivés au sommet de la carrière commerciale, sans avoir eu l'avantage de la formation nécessaire, mais possédant l'esprit de concentration et de travail et bien déterminés à vaincre tous les obstacles, que ne devons-nous pas espérer pour nos jeunes gens qui auront cette volonté ferme avec l'aide puissante de l'enseignement de l'École des Hautes Études Commerciales de Montréal. Cette école procurera à nos fils les moyens efficaces de pouvoir figurer avec honneur soit dans le haut commerce et l'industrie, soit dans le conseil de la nation, de même que de pouvoir remplir les emplois les plus importants et les plus élevés de Gouin, Premier Ministre de cette Province.

Avec des hommes de la valeur de ceux qui composent le bureau de direction de cette école, tels que choisis parmi les membres de notre Chambre, MM. Isaïe Préfontaine, notre président sortant de charge et président de la Fédération des Chambres de Commerce de la Province de Québec, Joseph Contant, l'un de nos anciens présidents, MM. les députés Honoré Gervais et

Honoré Mercier, C. F. Smith, et le directeur M. A. J. de Bray, nous savons que les destinées de cette école sont entre bonnes mains et qu'on y réalisera sans aucun doute les brillantes espérances dont nous entretenait notre nouveau président, M. Ovide S. Perrault, dans son discours-programme, lors de notre dernière assemblée générale annuelle, grâce au bienveillant patronage de Sir Louer Gouin, Premier Ministre de cette Province.

Loin de nous l'idée de prétendre avoir dressé l'inventaire de toutes les qualités que doit réunir le commerçant ou l'industriel pour réussir en affaires. Nous nous sommes bornés à rappeler sommairement les principales qualités tout-à-fait personnelles indispensables à son succès. Nous aurions pu pousser l'analyse dans le domaine des qualités administratives telles que l'économie, l'habileté dans les achats et la vente, le discernement dans le crédit ainsi que dans le choix des employés, l'esprit de solidarité et de coopération qui doit exister entre le patron et son personnel, l'application judicieuse des règles de la comptabilité moderne: tout cela pourrait faire l'objet d'une étude ultérieure.

LA CONSTRUCTION A L'ÉPREUVE DU FEU

La construction à l'épreuve du feu proprement dite a pris naissance à Chicago il y a vingt-cinq ans, alors que fut inventée la Terre Cuite Poreuse par l'Hon. C. C. Gilman. Jusqu'alors les matériaux employés dans la construction à l'épreuve du feu étaient le béton et la terre cuite dite "hollow tile" qui donnaient d'assez bons résultats jusqu'à ce que la concurrence les portât à réduire les épaisseurs et par là même le coût, et il s'en suivit un affaiblissement qui plus tard amena de fâcheux mécomptes. On découvrit que les tuiles trop minces ne résistaient plus à l'incendie comme autrefois quand les blocs avaient les épaisseurs voulues. Ceci eut pour résultat de faire condamner la terre cuite jusqu'à l'introduction de la terre cuite poreuse qui a depuis maintenue la bonne réputation de la construction à l'épreuve du feu.

Dans les grandes conflagration de Pittsburgh, Baltimore, San Francisco, Paterson, Rochester, et des centaines dans la ville de New York et ailleurs, la terre cuite est bien la seule matière qui en est sortie intacte. A Montréal même nous avons plusieurs exemples où la terre cuite poreuse a subi des épreuves de résistance des

plus satisfaisantes. Dans le Canada Life, dans Queen's Hotel, et dans le Château Frontenac, à Québec, la terre cuite a bel et bien sauvé ces édifices de la destruction.

Depuis quelques années les différents systèmes sont devenus de plus en plus risqués, c'est à qui construirait le système le meilleur marché et le plus léger, à tel point que l'on emploie des systèmes de béton composé de balayures mélangées d'un peu de ciment, et l'on passe cela comme de la construction à l'épreuve du feu.

TEMOIGNAGE DE NOTRE INSPECTEUR

Après la terrible conflagration de Baltimore, la ville de Montréal envoya l'inspecteur des édifices M. Alcide Chaussé sur le lieu du sinistre afin de bien se rendre compte et profiter de la leçon que pourrait offrir cette grande catastrophe pour en faire bénéficier plus tard la ville de Montréal. Le rapport de M. Chaussé a eu beaucoup d'écho et a été publié dans les principaux journaux de l'Amérique et de l'Europe avec commentaires des plus flatteurs à l'adresse de M. Chaussé. Voici le résumé de son rapport tel que publié dans *La Gazette Municipale*:

LA CONFLAGRATION DE BALTIMORE

Rapport d'observation de l'inspecteur des édifices de Montréal

Montréal, le 15 mars 1904.

Je vous parle et à MM. les membres de la Commission des incendies et de l'Éclairage.

Messieurs,

De retour d'un voyage d'observation sur la scène de la grande conflagration des 6, 7 et 8 février 1904 à Baltimore, j'ai l'honneur de vous rapporter des notes et des informations obtenues en visitant ces 150 acres de terrain. Il y a quelques semaines, s'élevait un quartier de 80 pâtés de maisons, comprenant environ 2,500 bâtiments réduites en cendres par un incendie qui a duré quarante heures.

Jamais, auparavant, les constructions dites "à l'épreuve de l'incendie" n'avaient soutenu un feu aussi violent, et le fait que les hauts édifices (sky scrapers) sont encore debout et que leurs parties structurales, qui étaient convenablement protégées, sont intactes, est la situation la plus complète que pouvaient désirer les partisans du genre de construction "standard" à l'épreuve des incendies en briques poreuses (terra cotta).

Par genre "standard" de construction avec briques poreuses ("terra cotta porous tiler") nous entendons les constructions en briques ou tuiles poreuses dont les membrures doivent avoir une épaisseur uniforme de un pouce, et dont les ouvertures ou vides ne doivent pas être trop grands. Les tuiles minces n'ont aucune valeur parce que, sous l'action de la chaleur, elles se brisent comme verre; la meilleure méthode de construction à l'épreuve des incendies est de placer le sommier des arches parallèlement aux poutres et de poser les briques poreuses à angles droits; ce qui est connu sous le nom de "End Construction System."

L'intensité de la chaleur a pu être calculée par son action sur les métaux; le vent a dû avoir une influence bizarre sur ce sinistre; les forts courants d'air créés par l'incendie ont causé des phénomènes intéressants: à certains endroits, la bouffée avait passé par-dessus les bâtiments de deux ou trois étages pour s'attaquer avec fureur aux édifices de six ou sept étages, tout en laissant les maisons basses se consumer lentement ou même les laisser absolument intactes, comme dans le cas de la banque de MM. A. Brown & Son et de quelques autres édifices.

Avant d'entrer dans les détails, je mentionnerai que, pour cette visite d'observation, j'étais accompagné par M. G.-A. Monette, architecte de Montréal, et qu'à Baltimore nous avons eu la bonne fortune de rencontrer M. Preston, l'inspecteur des édifices de cette ville et M. F.-W. Fitzpatrick, de Washington, un expert en construction à

l'épreuve des incendies. Ces messieurs nous ont fourni de nombreux renseignements et des données précieuses, relativement à la protection des bâtiments, et qui pourront nous servir grandement quand les occasions se présenteront.

Prenant chaque édifice séparément, celui qui a attiré le plus notre attention est le "Continental Trust" situé à l'angle des rues Baltimore et Calvert et qui a 16 étages. C'était le plus élevé et le plus moderne "sky scraper" à Baltimore; malgré la chaleur terrifiante qu'il a eu à subir, il a été trouvé, après inspection, parfaitement d'à-plomb, et susceptible d'être réparé à un coût comparativement léger. L'"Équitable", le plus ancien des édifices à l'épreuve du feu avec structure en acier, qui était situé à l'angle des rues Calvert et Fayette, avait une apparence extérieure meilleure que les autres maisons qui ont passé par l'incendie, mais son intérieur a beaucoup plus souffert que les autres, à cause de la construction défectueuse des arches des planchers. Le "Maryland Trust Building", à l'angle des rues Calvert et German, dont la façade était en pierre à chaux pour les trois étages inférieurs et en briques de terre cuite (ornemental terra cotta) pour les étages supérieurs, offre un exemple des qualités de résistance de ces matériaux; la terra cotta et la pierre sont considérablement endommagées; les planchers et les murs sont en bon état, la charpente en acier étant protégée avec de la terra cotta. L'édifice "Calvert", à l'angle des rues Fayette et Saint-Paul, un des plus beaux modèles de la construction des "sky scrapers", a conservé ses murs en très bon état; la façade est en brique avec ornements en terra cotta au-dessus du deuxième étage; les deux premiers étages ont des ornements en pierre à chaux; les planchers à arches en terra cotta sont partout intacts et presque toutes les cloisons en terra cotta sont debout et en bon état; la partie structurale en acier qui était recouverte en terra cotta n'a subi aucun dommage, excepté une colonne au septième étage.

La façade du Palais de Justice, rue Saint-Paul, n'a aucun dommage; ce bâtiment a été protégé par un rang de constructions à l'épreuve du feu, par le "Herald Building" sur un côté et par le "Calvert Building" en face; en arrière, la pierre du Palais de Justice a subi quelques avaries; vis-à-vis du Palais de Justice se trouvait l'édifice "Law" qui n'était pas à l'épreuve du feu et qui a été complètement consumé.

L'édifice "Union Trust", situé à l'angle des rues Charles et Fayette, a passé par une chaleur plus intense que les autres maisons à l'épreuve du feu, à cause sans doute du minage à la dynamite d'un bâtiment situé juste du côté opposé de la rue, pendant le plus fort de l'incendie; la pierre à chaux de la façade est totalement brisée et plusieurs des chandelles (meneaux) en fonte sont endommagés, les escaliers en fer sont tordus, la charpente

du bâtiment, qui était protégée par de la terra cotta, est en bon état; il en est de même pour les cloisons en terra cotta. La banque "Merchants' National", rue Water, entre les rues South et Holliday, a été sérieusement avariée et la pierre de façade a subi beaucoup de dommage sur un des côtés; mais j'ai constaté que la pierre du côté opposé était en excellent état; la pièce servant de bureau à la banque n'a subi aucun dégât et les décorations sont encore fraîches, tandis qu'à l'étage au-dessus tout a été consumé, les lustres de métal sont fondus; les planchers et la cloison qui étaient en terra cotta se sont bien conservés. L'édifice de la "Commercial and Farmers National Bank", sur la même rue, entre les rues South et Holliday, qui avait trois étages, fait voir les avantages de la construction à l'épreuve du feu. Le rez-de-chaussée occupé par la banque était construit à l'épreuve des incendies et a subi le feu sans aucun dommage, tandis que les deux étages supérieurs et la toiture, qui n'étaient pas à l'épreuve du feu, ont été complètement détruits comme les maisons avoisinantes.

Il y avait un grand nombre d'édifices, pour bureaux de banque, construits à l'épreuve du feu, dont les murs extérieurs n'ont presque pas subi de dommages; l'erreur de leur construction a été dans l'installation au centre de leur toiture de grandes lanternes (sky-lights) en verre, sans aucune protection. Le résultat a été que les débris projetés des bâtiments environnants, ont brisé ces lanternes et ont allumé le feu à l'intérieur, causant des dommages considérables aux décorations et à l'ameublement.

Il est jusqu'à un certain point regrettable, pour les architectes, les ingénieurs et les constructeurs de "sky scrapers", qu'il ne se soit pas trouvé, dans le territoire incendié, un seul édifice dont la structure en acier fût protégée par du béton; il est par conséquent impossible de donner une opinion sur la valeur de ce matériel qui n'a pas subi d'épreuve durant cet incendie-là. J'ai cependant remarqué une bâtisse en béton; il pouvait s'en trouver d'autres qui ont été détruites, — celle que j'ai examinée avait quatre étages et était érigée selon le système Hembique; elle m'a paru en assez bon état, sauf une ou deux poutrelles qui étaient fléchies. J'ai remarqué dans un autre édifice des débris de béton armé, dit "Expanded metal". Je n'ai vu aucune maison, parmi celles qui avaient passé par le feu, qui avait été construite d'après ce système. Il y avait quelques bâtiments de trois ou quatre étages en béton armé système "Roebling" qui n'ont subi presque aucun dommage, mais comme ces édifices étaient relativement bas, ils ne doivent pas avoir été éprouvés d'une manière qui peut nous permettre de tirer des conclusions.

En passant dans les ruines, on ne peut douter que l'épreuve dont vient d'être affligée Baltimore ne fasse

apporter de sérieuses améliorations dans les méthodes de construction, de façon à protéger plus efficacement les édifices contre les incendies. Cette conflagration ne manquera pas, non plus, de faire l'objet d'études scientifiques qui feront connaître à la population les avantages des constructions à l'épreuve des incendies.

Il y a beaucoup d'études à faire sur les résultats de cet incendie, qui seront d'une valeur incontestable pour l'avenir. Il me semble que si toutes les fenêtres pouvaient être protégées au moyen de petits carreaux de verre ou mieux encore au moyen de verre armé (wire screened glass) il n'y aurait presque plus de danger que le feu entre dans une maison, quel qu'intense qu'il soit. Dans les édifices modernes, où se louent principalement des bureaux, les fenêtres sont généralement munies de grands carreaux de verre, qui se brisent et tombent en milliers de morceaux aussitôt qu'ils sont léchés par la flamme; ces grandes ouvertures pratiquées pour donner de la lumière sont autant de portes pour laisser entrer l'incendie.

Une fenêtre étant vitrée avec du verre armé, le feu le plus intense ne peut en faire détacher les pièces; le verre se brisera en million de morceaux mais le fil de fer qui forme l'armature mitoyenne de ce verre le maintiendra et aucune partie ne se détachera, ce qui interceptera l'entrée aux flammes. A Baltimore il y avait une maison à deux étages, de construction très moderne, dont les fenêtres étaient vitrées avec du verre armé, cette maison qui était au centre du foyer, a été sauvée par son vitrage.

Ceci semble la solution d'une grande difficulté. Le verre armé est de beaucoup supérieur aux contrevents en fer, dans un incendie intense; le fer fond et le bâtiment ne se trouve plus protégé; c'est ce que j'ai constaté à Baltimore.

Un autre avantage digne de considération, c'est que dans une bâtisse où il y a des centaines de fenêtres, comme dans la plupart de nos "sky scrapers", le feu peut y venir quand une partie des volets en fer sont restés ouverts. Les fenêtres vitrées en verre armé, dans un édifice où l'incendie s'allume, sont toujours fermées et si l'on est surpris par l'incendie, elles résisteront, même si elles reçoivent des coups, puisque même dans ces cas le verre peut se briser, mais les morceaux restent en place.

Au point de vue du constructeur, l'observation principale qui ressort de la conflagration de Baltimore, est le degré de résistance au feu des différents matériaux entrant dans la construction des édifices soumis à cette épreuve de quarante heures d'un incendie intense, comme aussi les avantages de sauvetage des divers genres de construction.

Les experts s'accordent tous à approuver en premier lieu la structure en acier protégée avec de la terra cotta

porouse. Les résultats constatés serviront d'exemples et seront cités à l'avenir.

Aucun permis ne sera accordé pour reconstruire dans le quartier incendié, avant qu'un nouveau règlement de construction ne soit adopté. Je suis informé que l'on ne permettra pas d'ériger des édifices à l'épreuve du feu à plus de 175 pieds de hauteur et de 85 pieds pour les bâtiments non à l'épreuve du feu.

À mon retour, en passant par New York, j'ai visité les ruines de l'hôtel Darlington, sur la 46e rue Ouest, qui s'était écroulé quelques jours auparavant, en ensevelissant un grand nombre d'ouvriers. Au moment de la catastrophe, on était à terminer la pose de l'acier du onzième étage et la surcharge de matériaux, acier, ciment etc., a été la cause de l'effondrement.

J'ai aussi constaté que dans les théâtres, on n'admet pas plus de monde que pour le nombre de sièges que contient la salle, que toutes les sorties sont indiquées par des lumières rouges, que les amphithéâtres sont pourvus de rideaux d'amiante, que dans les salles à divers endroits, se trouvent aux murs des extincteurs, des haches, des crochets, etc. Dans les hôtels l'on voit, dans les corridors, des cartes et des lumières rouges indiquant la route à suivre pour se rendre aux appareils de sauvetage extérieurs; il y a aussi, dans chaque chambre, un câble de sauvetage; dans les passages, les pensionnaires voient qu'il y a boyaux à incendie, haches et extincteurs chimiques.

En visitant la ville de New-York j'ai vu une vingtaine de "sky scrapers" en voie de construction, et dans chacun de ces édifices j'ai constaté que pour le "fireproofing" (la protection contre le feu) l'on se servait de terra cotta pour les planchers et les cloisons et aussi pour envelopper le fer et l'acier.

À Rochester, (N.-Y.) après le récent incendie qui a duré environ trente heures, l'on a constaté que le "Granite Building", construit avec de la terra cotta, avait résisté au feu tandis que le "Cox Building", construit en béton, a été complètement détruit.

Avant de terminer ce rapport de mon voyage d'observation, je crois qu'il est de mon devoir d'offrir mes

remerciements à MM. le président et aux membres de la Commission des Incendies et de l'Éclairage qui m'ont permis de faire une visite aux ruines de Darlington et de recueillir des renseignements qui ne manqueront pas d'être d'une très grande utilité à la construction des édifices à Montréal.

Respectueusement soumis,

ALCIDE CHAUSSE,
Architecte et Inspecteur des édifices.

Depuis cette date la construction à l'épreuve du feu a plutôt retrogradé, il y a raison de s'en alarmer car sur cent édifices supposés être à l'épreuve du feu il n'y en a peut-être pas dix qui subiraient une épreuve sans s'effondrer et entraîner des pertes de vie.

C'est à Montréal — où plutôt à Maisonneuve — que fut installée la première industrie de terre cuite poreuse en Canada, et l'on peut ajouter que c'est à Montréal que fut construit le premier édifice à l'épreuve du feu dans le Dominion, et cet édifice est encore aujourd'hui reconnu comme l'un des meilleurs, et il est admis que l'on ne pourra jamais faire mieux malgré qu'il ait été construit il y a une vingtaine d'années, alors que les matériaux avaient l'épaisseur voulue et étaient bien employés. C'est la terre cuite poreuse qui fut employée dans cette occasion.

Depuis cette date, les principaux édifices dans la ville de Montréal ont été construits d'après le même système et avec les mêmes matériaux; de sorte que l'on peut dire que Montréal à elle seule, possède plus de constructions modernes à l'épreuve du feu qu'aucune autre ville dans le Canada. Il va sans dire que dans ces grands édifices, c'est la terre cuite poreuse fabriquée par la Montréal Terra Cotta Co. qui a été employée.

La terre cuite peut ne pas être employée dans tous les édifices en général, mais dans tous ceux où on a tenu à avoir ce qu'il y a de mieux, c'est la terre cuite poreuse qui a été employée.

GURD'S Ginger Ale
GURD'S Caledonia Water



There is nothing quite
like either for both are

THE BEST

CHARLES GURD & CO.,
LIMITED

NOTRE PRÉSIDENT SORTANT DE CHARGE

M. ISAIE PREFONTAINE

Un bel hommage d'admiration

Le dîner intime donné au Viger le 3 mars courant fut certainement l'une des plus agréables réunions du genre qu'on puisse imaginer. La joie, l'entrain, la confraternité la plus délicieuse manifestaient de la manière la plus évidente la haute appréciation des services rendus à notre Chambre par notre ex-président et la sympathie très vive qu'il a su s'attirer de la part de ses collègues du Conseil et de ses amis.

Au café, le président de notre Chambre, M. Ovide S. Perrault, proposa la santé du Roi que l'on enleva au chant de "Dieu Sauve le Roi" et M. Perrault portant ensuite le toast de M. Préfontaine s'exprima en ces termes :

Le devoir très agréable m'incombe, en ce moment, d'être l'interprète des sentiments de mes anciens et nouveaux collègues de notre Chambre de Commerce, en proposant la santé de notre hôte distingué, de notre excellent ami à tous : Monsieur Préfontaine.

Si j'exprimais, à cette heure, la pensée de tous ceux qui m'entourent, je froisserais sûrement la modestie de notre ex-président. — Et, je ne voudrais pour rien au monde, lui causer le plus petit désagrément.

Qu'il me suffise, Messieurs, de vous rappeler rapidement les témoignages nombreux de votre confiance, la considération de nos hommes d'État les plus distingués, sans distinction de partis politiques, — les hommages qu'il a reçus des personnages éminents dans les divers pays où il a représenté si dignement et si brillamment cette institution à laquelle il a donné tant de travail, tant d'énergie, tant de dévouement.

A deux reprises, nous l'avons appelé, par nos votes unanimes, à la présidence de cette Chambre, afin de lui permettre de continuer les oeuvres remarquables qu'il a su commencer, et mener à si bonne fin.

Votre empressement à répondre à notre invitation, à ce banquet intime, est pour Monsieur Préfontaine, une preuve éclatante, et j'en suis sûr, très agréable, de notre haute appréciation de cette oeuvre, ainsi que de notre admiration, de notre gratitude pour son dévouement inlassable et si éclairé, à notre Chambre, à notre Cité, à notre Province, au pays tout entier.

S'il n'est plus notre président, M. Préfontaine sera toujours notre guide et notre conseiller.

Il nous donnera largement, comme par le passé, le bénéfice de sa grande expérience, de ses études remar-

quables des questions intéressantes, non-seulement le commerce, mais les intérêts généraux de ce pays.

Ai-je besoin de vous dire, Messieurs, combien nous avons été honorés et fiers de la nomination de Monsieur Préfontaine à la présidence de la Fédération des Chambres de Commerce de notre Province.

Nous avons également applaudi, au choix si judicieux du gouvernement de cette province lorsqu'il l'appela



M. ISAIE PREFONTAINE

Président de la Fédération des Chambres de Commerce de la Province de Québec, président de la Corporation de l'École des Hautes Études Commerciales de Montréal.

au poste important et distingué de premier président de notre École des Hautes Études Commerciales.

Parmi tant d'oeuvres utiles et durables, modestement accomplies par M. Préfontaine, la fondation de cette école, dans laquelle se formeront les générations de demain, restera comme l'oeuvre la plus belle de sa vie. Elle redira aux hommes d'affaires de l'avenir, ce que peuvent la prévoyance, le travail, le dévouement bien compris aux choses de son pays.

M. Préfontaine n'a pas seulement toute notre estime,

— toute notre admiration, — il a su également, à notre avantage, conquérir l'estime et l'admiration de toutes les Chambres-Sœurs de la Confédération Canadienne.

En honorant cette Chambre, il a fait également honneur, partout et toujours, à sa province, et à sa race.

Avant de terminer, permettez-moi, M. Préfontaine, de rappeler ce soir le souvenir inoubliable de la très généreuse et très délicate hospitalité que nous donnait l'été dernier, dans sa gracieuse villa de Beloeil, Madame Préfontaine. Elle a sa large part dans notre témoignage d'estime, de respect, de gratitude que nous vous donnons en ce moment.

Veuillez bien lui présenter nos respectueux hommages et nos vœux sincères pour son bonheur.

Je vous invite, Messieurs, à remplir à pleins bords vos verres et à boire joyeusement, et généreusement, à la santé de notre cher et distingué Ex-Président, Monsieur Préfontaine.

M. Préfontaine répondit :

En laissant le fauteuil présidentiel, je vous déclarais ne pas vouloir essayer par des paroles de vous exprimer ma reconnaissance, pour les nombreux témoignages de confiance que vous m'avez donnés, les honneurs dont vous m'avez comblé, et le dévouement unanime que vous m'avez prodigué durant les deux termes que j'ai eu l'honneur de présider aux délibérations de la Chambre de Commerce. Je sentais que tout ce que je pourrais vous dire définirait imparfaitement toute ma gratitude.

Ce soir par ce magnifique banquet, qui ferait honneur aux hommes publics les plus méritants, vous avez augmenté encore ma dette déjà lourde contractée envers vous.

Monsieur le Président, je communiquerai à Madame Préfontaine vos bonnes paroles à son adresse; je vous en remercie tout particulièrement et veuillez croire qu'elle sera très sensible à cette délicate attention.

Mes amis, je crains beaucoup que les paroles bienveillantes que notre digne président a bien voulu m'adresser ne soient pas méritées. Ces succès auxquels il a fait allusion, sont les vôtres; en toutes circonstances, je n'ai eu qu'à mettre au grand jour les travaux de nos prédécesseurs, l'oeuvre poursuivie par notre Chambre; j'ai cherché à bien représenter votre pensée, mais le mérite ne revient-il pas aux auteurs, par conséquent à vous-mêmes, qui m'avez rendu si facile, la tâche aussi importante qu'honorable de vous représenter, soit devant les autorités gouvernementales, civiques ou commerciales, dans l'étude des grandes questions qui se sont présentées, et j'accepte le témoignage flatteur que vous offrez ce soir à votre ex-président, comme marque de satisfaction pour la manière dont la Chambre a progressé durant ces deux années.

Aussi c'est avec plaisir que je vois dans le choix de notre nouveau Président, un homme de haute valeur; avec cette énergie qu'on lui connaît, ses belles relations et son habileté, nous sommes certains que notre Chambre continuera sa marche progressive, donnera de nouvelles preuves de sa grande utilité et sera de plus en plus appréciée par le public qui nous a accordé largement sa confiance et sa sympathie. Pour ceux qui ne connaissent pas encore suffisamment l'oeuvre que nous poursuivons, pour l'apprécier, je reconnais à mon avisé successeur toutes les aptitudes nécessaires pour leur faire connaître et lui donner l'éclat qu'elle mérite.

Monsieur le Président a énuméré quelques-unes des questions résolues et des résultats obtenus par notre Chambre; cette énumération, mes amis, est fidèle, excepté en ce qu'elle m'attribue une part trop large du mérite de son succès. Soyez certain qu'un Président isolé est capable de peu de choses, mais qu'au contraire les membres d'une corporation comme notre Chambre de Commerce, réunis pour travailler dans un même but est une puissance qu'il n'est pas possible d'ignorer, que les autorités et le public respectent, tant à cause de la sagesse de leurs conseils que de la force qu'ils peuvent disposer. A cette énumération si vous ajoutez celle qu'un ex-président, M. Contant, nous donnait dans un de nos diners-causeries, il n'y a pas longtemps, nous voyons la somme considérable de travail que nous avons fait et que notre prestige s'accroît, tant que notre Chambre aura à sa tête des hommes de la valeur du Président actuel.

M. Catelli fut ensuite appelé à proposer la santé de la presse. L'ancien président se compta particulièrement heureux de pouvoir remercier les journalistes et les journaux de toute l'attention qu'ils portent aux travaux de la Chambre de Commerce.

MM. Ernest Tremblay et Roger Valois répondirent à ce toast.

M. le lieutenant-colonel Labelle proposa la santé des invités à laquelle répondirent l'hon. M. Pérodeau, C. L., MM. L. A. Rivet, député d'Hochelega, Honoré Mercier, député de Chateauguay, Esplin, Walters, L. T. Maréchal, A. F. Révol, J. A. Beaudry, A. J. de Bray et Edmond Brossard.

Sir Lomer Gouin, MM. Arthur Ecrément, député de Berthier, H. A. A. Brault, H. Laporte, anciens présidents de la Chambre et autres avaient adressé des lettres d'excuse.

Ont participé à ce témoignage d'estime à l'égard de notre ex-président, M. Préfontaine, M. O. S. Perrault, le président actuel, MM. P. R. Walters, Honoré Mercier, député de Chateauguay, Joseph Contant, C. H. Catelli, L. J. A. Surveyer, J. T. Marchand, J. O. Labrecque, L. J. Rivet, Narcisse Beaudry, Fred. C. Larivière, W. U. Boivin, Armand Lalonde, Joseph Quintal, J. Z. Resther, A. E.

Labelle, Geo. Gonthier, Ludger Gravel, A. H. Hardy, A. P. Frigon, A. Renaud, Oct. Lemay, G. Boivin, Joseph Fortier, Burton Dixon, J. B. A. Lanctot, Hon. N. Pérodeau, Hon. J. A. Ouimet, C. P., U. Garand, S. E. deLorimier, C.R., C. E. Martin, H. P. Nightingale, Henri Viau, Rémi Gohier, A. A. Granger, D. Masson, L. A. Rivet, député d'Hochelega, A. F. Révol, L. T. Maréchal,

Geo. Esplin, A. J. de Bray, Alex. Prud'homme, A. N. Brodeur, Emilien Daoust, Arthur Léger, J. T. Armand, Valery Ruffier, Dr A. A. Foucher, Edmond Brossard, J. N. Laprès, Jos. Ethier, L. C. de Tonnancour, J. A. Beaudry, Jos. Ethier, J. P. Lamarche, Fortunat Bourbonnière, etc., etc.

Notre Service des Commissaires du Commerce Canadien.

Le département du Commerce se charge de correspondre, pour l'utilité des exportateurs et importateurs Canadiens, sur tous sujets se rapportant au commerce, et fera prendre toutes les informations requises par ses Commissaires et agents commerciaux pour toute question d'intérêt général.

On devrait munir les Commissaires et Agents Commerciaux de catalogues, listes de prix, d'escomptes, taux, etc., ainsi que les noms des exportateurs Canadiens. Ces catalogues doivent spécifier si ces prix sont ceux de la manufacture f.o.b. au point d'expédition, ou, plutôt c.i.f. au port étranger.

Commissaires Canadiens du Commerce.

AUSTRALIE

J. S. Larke, The Exchange, Sydney, aussi agent pour la Nouvelle Zélande.
D. H. Ross, Stock Exchange Building, Melbourne.

LES INDES ANGLAISES OCCIDENTALES

E. H. S. Flood, Bridgetown, Barbados, aussi agent pour les Bermudes et la Guinée anglaise.

CHINE

J. B. Jackson, 15 Place Kukiang, Shanghai.

CUBA

E. S. Kirkpatrick, ch. 203 Lonja del Americo, Apartado, 1333, Havane.

FRANCE

A. Poindron, 101 rue de Réaumur, Paris.

HOLLANDE

W. T. R. Preston, 74 Damrask, Amsterdam.

JAPON

G. A. Harris, P. O. Box, 109, Yokohama.

MEXIQUE

A. W. Donly, Apartado, 91B., Mexique, D. F.

TERRENEUVE

J. E. Roy, Edifice de la Gazette, rue Water, St. John.

SUD-AFRICAÏN

John A. Chesley, Edifice Rhodes, Cape-Town, Colonie du Cap.

H. R. Poussette, Durban, Natal.

ROYAUME-UNI

P. B. McNamara, Canadian Chambers, 36 Spring Gardens Manchester.

W. A. McKinnon, Central Home, Birmingham.

E. de B. Arnaud, Sun Buildings, rue Clare, Bristol.

W. G. Fischer, 87 rue Union, Glasgow, Ecosse.

F. A. C. Bickerdike, 25 rue Waring, Bedford, Irlande.

J. M. Mussen, North British Building, East Parade, Leeds.

Agents Commerciaux Canadiens.

INDES ANGLAISES OCCIDENTALES

E. A. H. Haggart, Kingston, Jamaïque.

E. Bryson, St. Jean, Antigua.

S. L. Horsford, St. Kitts.

Edgar Tripp, Port d'Espagne, Trinidad.

R. H. Curry, Nassau, Iles Bahama.

NORVEGE

C. E. Sontum, Grubbegd, No. 4 Christiana, Norvège, et aussi le Danemark.

Bureau du Haut Commissaire Canadien.

ROYAUME-UNI

W. L. Griffith, Secrétaire, 17 rue Victoria, Londres, S. W., England.

Harrison Watson, 73 rue Basinghall, London, E. C. Angleterre.

Comme on le sait, le Département Canadien du Commerce s'occupe activement de préparer un index général de tous les exportateurs canadiens.

Vers la Carrière Commerciale

*Ce qu'est devenu le commerce. — Ce que doit être le
commerçant moderne. — Ce qu'en fera l'École
des Hautes Etudes Commerciales.*

L'été dernier M. Isaïe Préfontaine, dont on connaît toute l'imbanité, invitait les membres de la Chambre de Commerce à se rendre à Beloeil où se trouve sa villa primicière. Ce fut l'occasion d'un voyage superbe sur la rivière Richelieu à bord du "White Star" nolisé par M. Préfontaine pour la circonstance. Au cours du voyage un dîner splendide était servi à bord. J'eus la bonne fortune d'être au nombre des heureux excursionnistes et d'entendre les allocutions toutes intéressantes qui furent prononcées par les convives après le café. L'un des toasts porté le fut à la noble profession d'avocat représentée là par plusieurs éminents juristes, au nombre desquels M^{re} A. E. deLorimier, C.R., qui fut invité à répondre aux éloges que le président venait de décerner à la docte profession. J'ai gardé un excellent souvenir de cette réponse de M^{re} deLorimier qui en quelques phrases aussi riches de style que remplies d'idées, fit ressortir l'importance qu'avait prise de nos jours la carrière des affaires, la carrière commerciale, faisant remarquer avec beaucoup d'esprit qu'après tout le bel éclat et la grande considération dont jouit le barreau ne sont dus qu'aux hommes d'affaires qui sont les meilleurs clients de la noble profession. Partant de cette pensée M^{re} de Lorimier démontra qu'aujourd'hui, parmi les hommes à influences, il fallait surtout compter les grands commerçants, les financiers et les industriels.

M^{re} de Lorimier ne pouvait dire plus vrai. De nos jours le commerce n'est plus la simple opération "l'acheter par francs pour vendre par escus" comme l'écrivit un vieux chroniqueur. Le commerce est une noble carrière qui n'a besoin que des hommes de choix.

"Le temps est passé, dit le Dictionnaire des Professions, où l'on pouvait dire d'un enfant paresseux et timide: Nous en ferons un commerçant. Que les parents en prennent leur deuil, mais qu'ils se le tiennent pour dit: un fils mal doué ne fera rien dans le commerce.

"Il faut aujourd'hui, dans les affaires, déployer une somme de réflexion, de prévoyance, de travail, de persévérance, d'activité et de coup d'oeil, qui ne peut se rencontrer que dans un homme bien portant au moral et au physique."

Comment d'ailleurs pourrait-il en être autrement en

face de l'évolution, ou plutôt de la révolution qui s'est produite dans le commerce.

Relisant l'autre jour l'intéressant ouvrage de M. Gabriel Hanotaux: "Du choix d'une carrière", je fus singulièrement frappé par le passage suivant de son premier chapitre sur le commerce:

"L'énergie moderne se consacre au commerce. Le monde veut produire sans cesse davantage et veut échanger de plus en plus rapidement ses produits. La terre est comme une énorme orange que le travail humain presse et dont le suc coule à flots le long des continents percés et déchirés. La terre elle-même ne suffit pas; l'homme emprunte à l'atmosphère, au soleil, les forces répandues dans l'espace; il les fixe, les dompte, les combine pour multiplier encore la somme des productions."

"Mais un autre labeur s'empare de cette production, la divise, la distribue, la mesure, la dénombre, l'emballage, l'expédie, la reçoit, la retourne, l'inscrit, la compte et la paie pour que, passant de main en main et, du producteur au consommateur, elle s'accroisse rien que par son déplacement, reprenne vie en s'épuisant et devienne une valeur toujours grandissante par le fait seul qu'elle circule et passe, pour disparaître.

"C'est le commerce qui produit ces étonnants effets. Le commerçant de nos jours n'est plus ce boutiquier chargé d'assurer la subsistance normale des habitants de sa cité, prenant d'une main, donnant de l'autre, et tâchant de faire, à la faveur de cette double opération, tomber dans son tiroir des pièces de 10, 25 ou 50 sous. Ce revêtement n'est plus du commerce."

Dans notre pays comme dans tous les pays du monde le commerce s'est transformé; il est devenu l'une des branches les plus achalandées, sans être encombrée de l'activité humaine. Le volume de notre commerce grandit toujours et les statistiques nous démontrent que cette progression n'est pas près de finir. Il en sera de la production canadienne comme de la production étrangère: les besoins du commerce grandiront en raison directe de la production. Et ces besoins, quels sont-ils? et comment pourrait-on y satisfaire?

Le besoin le plus impérieux du commerce moderne est celui des auxiliaires, qui mettront en valeur le rendement toujours plus considérable de nos industries comme des industries étrangères.

Nous avons dit en citant le Dictionnaire des Professions ce que devra être cet auxiliaire; il nous reste à dire comment il deviendra l'homme qualifié et supérieur dont le commerce a un besoin indispensable et urgent.

* * *

Bien avant que j'aie eu l'occasion de l'écrire, ici, un groupe de nos concitoyens aussi clairvoyants que patriotes avait deviné ce qu'il faut à notre jeunesse pour

lui mettre en main les œuvres nécessaires afin de soutenir avec succès la lutte pour la vie. Ils ont dit alors que le commerce n'aurait les hommes qu'il faut qu'à la condition de donner plus d'extension à l'enseignement commercial.

Et ce groupe de patriotes zélés pour notre jeunesse, tous membres et pionniers de notre Chambre de Com-

de la participation si effective de notre Chambre au succès de cette grande et noble entreprise. C'est un passage à reproduire.

«Dès 1893, comme je vous l'ai déjà dit, M. Morin, président de la Chambre à cette époque, demandait la fondation d'une école des hautes études commerciales. Il donnait en détail le programme des études qu'il y



BUREAUX-CHEFS DE LA BANQUE DES MARCHANDS DU CANADA

Rue St-Jacques, à Montréal.

merce, résolurent aussitôt de faire des instances auprès du gouvernement provincial.

En nous reportant au discours-programme en 1908 de M. Préfontaine, — qui, on ne saurait trop le dire, fut un des plus dévoués promoteurs de ce grand mouvement éducationnel — j'ai relu l'autre jour l'historique

désirait voir enseigner, entr'autres l'histoire, la géographie et les lois commerciales, l'étude et l'analyse des marchandises, l'économie politique, etc., etc. En février 1900, M. J. X. Perrault, commissaire du Canada adressait à la Chambre les programmes des écoles des hautes études commerciales de Paris; en novembre de la même année,

M. Gonthier nous écrivait, attirant notre attention sur l'opportunité de fonder à Montréal une École des Hautes Études Commerciales. Sa lettre très documentée se trouve dans le *Bulletin* de décembre 1900, page 97. En avril 1902, M. Perrault revient à la charge avec documents sur ce même sujet expliquant le fonctionnement de ces écoles.

"Faute de ressources, la mise à exécution de ce projet semblait devoir être retardée, lorsqu'en avril 1905 nous arrivait l'heureuse nouvelle que l'Hon. Premier Ministre de la province de Québec en avait fait un article de son programme; de ce jour la fondation de cette école fut assurée. Chacun voulut y prêter son concours, aussi au printemps de 1906, il en est question à l'École Polytechnique, en mai 1906, M. Gonthier s'adresse de nouveau à la Chambre de Commerce; en septembre M. Gervais, à l'ouverture des cours à l'Université Laval, fait des déclarations à cet effet et notre Chambre envoie des délégations à l'Université Laval et au Gouvernement pour hâter l'exécution de ce projet. Voilà en peu de mots l'histoire de la fondation de l'École des Hautes Études Commerciales."

Combien grande doit être la joie de ceux qui les premiers ont donné à cette oeuvre tout leur dévouement, de voir enfin leur rêve à la veille de se réaliser, en contemplant le monument aux proportions majestueuses qui s'élève dans la métropole du Canada. MM. Morin et Perrault n'ont pas eu le bonheur de voir, eux aussi, la réalisation de leur rêve; la mort nous les ayant ravis trop tôt; mais de quelle reconnaissance notre jeunesse leur est-elle redevable pour cet insigne bienfait.

L'École des Hautes Études Commerciales se construit rapidement, si on tient compte de ses proportions énormes et le jour n'est pas loin, où on en fera la dédicace.

* * *

Mais avant que notre jeunesse franchisse le seuil de cette université du commerce apprenons-lui donc ce qu'elle devra aller y apprendre, si elle veut ne pas succomber dans la lutte que la concurrence effrénée de nos jours a rendu si formidable.

Comme l'écrivait encore un écrivain, qui est devenu une autorité en la matière: "Au premier rang des études nouvelles auxquelles doit s'appliquer le futur commerçant (qu'il s'agisse du gros ou qu'il s'agisse du détail) figure donc la connaissance approfondie et quasi universelle

des prix et des cours, de façon à ce qu'il puisse se rendre compte exactement, par lui-même, des fluctuations probables des marchés. Il ne s'agit nullement, ici, de spéculation, et ce serait plutôt un moyen de la déjouer...; il s'agit d'une prévoyance réfléchie, calculée, positive, qui se dégage des faits et qui peut s'apprendre, comme on apprend l'arithmétique, la géographie et la comptabilité; c'est une ingénieuse combinaison de ces différentes sciences; c'est une observation attentive des courants de production et de consommation; c'est la lecture des faits économiques quotidiens qui, isolément, paraissent obscurs, et qui, rapprochés s'illuminent."

En d'autres termes il faudra au futur commerçant le talent de saisir les lois de la hausse et de la baisse; prévoir les prix, s'habituer à considérer, chaque jour, l'état du marché universel, "comme on consulte le baromètre pour savoir le temps qu'il fera, et la seconde connaissance indispensable au commerçant moderne, c'est celle des langues". Combien plus indispensable est cette connaissance pour notre jeunesse qui est sans cesse mêlée à la population anglaise.

* * *

On s'imagine trop souvent que l'École des Hautes Études Commerciales n'a d'autre but que de former des chefs pour le grand commerce. Son but véritable est de former des commerçants de valeur, qu'ils soient chefs ou simples employés. Pour s'assurer le plus longtemps possible des services de ces hommes précieux, on n'hésitera pas à leur faire des avantages spéciaux, à leur attribuer des appointements élevés. Des employés de maisons de gros, de maisons de commission, de grands magasins de détail, gagnent de \$2,500 à \$5,000 par année, et sont intéressés dans les affaires. Quelques-uns fondés de pouvoirs et chevilles ouvrières d'un établissement commercial ou financier, y ont une véritable fortune, en rapport avec leur responsabilité et avec l'utilité dont ils sont. C'est dans le commerce plus que partout ailleurs, "le succès est au plus intelligent, au plus actif, au plus persévérant, et pour tout dire, au plus fort." Et ces hommes de choix sont de plus en plus demandés de nos jours. A ceux qui n'ont pas les qualités voulues les bas emplois du commerce n'offrent qu'un avenir de misère, acheté au prix d'un labeur acharné et ingrat.

ANDRÉ FORTIER.

La Commission des Services d'Utilités Publiques.

Cette Commission vient d'être organisée. Elle se compose de M^{re} F. W. Hibbard, C.R., de Sir Georges Garneau, ex-maire de Québec et de M. F. C. Laberge, ingénieur civil de Montréal et membre de notre Chambre.

Nous extrayons de la charte constitutive de cette commission les passages suivants pour rappeler sommairement ses attributions.

Il est loisible au lieutenant-gouverneur en conseil de nommer une commission composée de trois membres et appelée "la Commission des services d'utilité publique de Québec."

Cette Commission est une cour d'archives.

Dans la présente loi, à moins que le contexte n'indique le contraire:

a. Le mot "commission" signifie la Commission des services d'utilité publique de Québec;

b. Les mots "utilité publique" signifient toute corporation autre qu'une corporation municipale, société, personne, et association de personnes dont les affaires et les opérations sont sujettes à l'autorité législative de cette province, leurs locataires, fidéicommissaires, liquidateurs ou receveurs, nommés par toute cour, qui possèdent, exploitent, administrent ou contrôlent un système, outillage ou matériel pour la transmission de messages télégraphiques ou téléphoniques ou pour le transport de voyageurs ou de marchandises sur un chemin de fer, un tramway, ou pour la production, la transmission, la livraison ou la vente de la chaleur, de la lumière ou de la force motrice, soit directement ou indirectement, au public ou pour le public;

c. Le mot "charte" signifie toute loi générale ou spéciale de la Législature, en vertu de ou par laquelle une corporation ou compagnie est constituée en corporation, ainsi que toutes lettres patentes émises en vertu de cette loi générale.

Tout membre de la commission reste en fonction durant bonne conduite pendant une période de dix ans à compter de sa nomination; mais il peut, en tout temps, être destitué pour cause par le lieutenant-gouverneur en conseil.

La commission, ses membres, son secrétaire ni aucun employé sous son contrôle ne peuvent être recherchés personnellement pour un acte fait par eux sous l'autorité de la présente loi.

Les commissaires et le secrétaire reçoivent annuelle-

ment la rémunération fixée par le lieutenant-gouverneur en conseil, mais cette rémunération ne doit pas excéder:

Pour le président de la commission. . . \$4,000.00

Pour un commissaire. 3,000.00

Pour le secrétaire. 1,800.00

Il est aussi loisible au lieutenant-gouverneur en conseil d'accorder à chaque commissaire, en sus de la rémunération annuelle ci-dessus, une somme n'excédant pas dix piastres par chaque jour de séance de la commission à laquelle il a assisté.

Il est accordé aux experts nommés en vertu de l'article 14 telle rémunération que le lieutenant-gouverneur en conseil croit raisonnable.

La commission connaît de, entend et décide:

a. Toutes questions qui sont de la compétence du comité des chemins de fer du Conseil exécutif, auquel elle est, par la présente loi, substituée, et dont elle possède tous les pouvoirs; et tout ingénieur ou autre officier nommé par elle pour tout objet mentionné dans les articles 5182 et suivants des Statuts refondus concernant le comité des chemins de fer du Conseil exécutif, possède les mêmes pouvoirs et est sujet aux mêmes obligations que possède ou auxquelles est sujet, tout ingénieur ou officier mentionné dans les dits articles et remplissant de semblables devoirs;

b. Toutes questions se rattachant au transport des marchandises sur les lignes ou parties de lignes de toute compagnie de tramway; et, à cette fin, elle peut autoriser ou obliger toute telle compagnie à transporter des marchandises sur ses lignes ou parties de lignes pour toutes périodes de temps et à tels prix qu'elle peut fixer;

c. Toutes matières de la compétence du ministre des travaux publics et du travail mentionnées dans les articles 5165 à 5169, tous deux inclusivement, des Statuts refondus, et, à cette fin, elle est substituée, par la présente loi, au ministre des travaux publics et du travail, dont elle possède tous les pouvoirs;

d. Toutes contestations relatives aux taux qui peuvent être exigés par les utilités publiques, mais sujet à tout contrat existant entre une utilité publique et une municipalité au sujet de tels taux, et sujet, quant aux compagnies de chemin de fer électrique, aux dispositions des paragraphes 6a et 6b de l'article 5172 des Statuts refondus, tels qu'édictees par la loi 4 Edouard VII, chapitre 35, section 12; et, à cette fin, elle peut fixer le tarif qu'elle croit raisonnable pour les services rendus ou les commodités fournies par telle utilité publique; et, de plus, elle peut désavouer ou modifier de la manière qu'elle croit raisonnable tous tels taux qui, dans son opinion, font des distinctions injustes entre différentes personnes ou différentes municipalités;

e. Toutes questions qui peuvent se soulever quand

une utilité publique qui a droit d'entrer dans une municipalité pour y placer, avec ou sans le consentement de la municipalité, ses rails, poteaux, fils, tuyaux, conduits ou autres appareils, sur, le long de, à travers, au-dessus de ou sous tout chemin public, rue, place publique ou cours d'eau ou partie d'iceux ne peut s'entendre avec telle municipalité sur l'utilisation, comme susdit, de la voirie ou des cours d'eau ou sur les termes et conditions de telle utilisation, et s'adresse à la commission pour obtenir l'usage de la voirie ou des cours d'eau ou pour prescrire les termes et conditions de tel usage; et, dans ce cas, la commission peut permettre, comme susdit, l'usage de la voirie ou des cours d'eau et prescrire les termes et conditions de tel usage;

f. Toutes questions qui peuvent se soulever quand une utilité publique ne peut étendre son système, sa ligne, ou ses appareils à partir d'un point où elle fait légalement affaires jusqu'à un autre ou d'autres points où elle est autorisée à faire affaires, sans placer ses rails, poteaux, fils, tuyaux, conduits ou autres appareils sur, le long de, à travers, au-dessus de ou sous tout chemin public, rue, place publique ou cours d'eau ou partie d'iceux dont elle ne peut se servir sans le consentement de la municipalité qui en a le contrôle, et s'adresse à la commission pour obtenir l'usage de ces chemins publics, rues, places publiques ou cours d'eau ou parties d'iceux, lorsqu'elle ne peut s'entendre avec la municipalité; et, pour les fins de cette extension seulement et sans en empêcher indûment l'usage par d'autres personnes ou compagnies qui en ont déjà légalement l'usage, la commission peut permettre tel usage, nonobstant toute loi ou contrat accordant à toute autre personne ou compagnie des droits exclusifs sur iceux, mais elle doit prescrire les conditions et termes auxquels cette utilité publique peut se servir de ces chemins publics, rues, places publiques, cours d'eau ou parties d'iceux;

g. Toutes contestations qui peuvent surgir entre une utilité publique et une municipalité au sujet de l'accomplissement des termes et conditions mentionnés dans les paragraphes *e* et *f* de cet article; et la commission peut modifier tels termes et conditions si, dans son opinion, ces modifications sont devenues nécessaires ou désirables.

Lorsqu'il s'agit d'une utilité publique dont l'objet est de construire, exploiter ou entretenir des lignes électriques, téléphoniques ou de transmission, de livraison ou de vente de la chaleur, de la lumière ou de la force motrice, les conditions suivantes doivent être observées, outre celles qui peuvent être prescrites par la commission, savoir:

a. L'utilité publique ne doit pas entraver la circulation publique ni obstruer en aucune manière l'entrée

d'aucune porte, barrière ou porte-cochère non plus que le libre accès à un bâtiment;

b. L'utilité publique ne peut permettre qu'il soit posé de fils à une hauteur de moins de vingt-deux pieds au-dessus de ces chemins ou lieux publics, ni planter plus d'une ligne de poteaux le long d'aucun chemin public;

c. Tous les poteaux doivent être aussi droits et aussi perpendiculaires que possible, et, dans les cités et les villes, ils doivent être peints;

d. L'utilité publique ne doit ni abattre, ni mutiler sans nécessité, aucun arbre planté pour l'ombrage, ni aucun arbre fruitier ou d'ornement;

e. L'ouverture de toute rue, square ou autre place publique, pour l'érection des poteaux ou pour faire passer les fils sous terre est assujettie à la surveillance de la personne que le conseil municipal peut désigner, et ces rues, squares ou autres places publiques doivent être remis, autant que possible et sans retards inutiles, dans leur premier état;

f. Si, pour l'enlèvement de bâtiments ou les besoins de la circulation publique, il devient nécessaire de supprimer temporairement les dits fils ou poteaux, en les abattant ou autrement, l'utilité publique doit, à ses propres frais et dépens, après avis raisonnable donné par écrit par toute personne qui en fait la demande, enlever ces fils et poteaux; et, à défaut par l'utilité publique de ce faire, cette personne peut les enlever aux frais de l'utilité publique;

g. Lorsqu'une cité, une ville ou un village veut que les lignes télégraphiques, téléphoniques ou destinées à transmettre, livrer ou vendre de la lumière, de la chaleur ou de la force motrice soient placées sous terre, la commission peut, sur la demande de cette cité ou ville ou de ce village, requérir l'utilité publique de placer ainsi sous terre ses lignes ou ses fils; et peut abroger le droit que le présent article donne ou que la loi spéciale a donné de poser les lignes sur poteaux dans le territoire de la cité, ville ou village, le tout sous les conditions que la commission peut prescrire.

2. L'utilité publique est responsable de tous dommages qu'elle cause sans nécessité en exécutant, en entreprenant ou en exploitant quelqu'un de ses dits ouvrages.

3. L'utilité publique n'a droit à aucune indemnité du fait que ses poteaux seraient abattus ou ses fils coupés par ordre de l'officier commandant le corps des pompiers dans un incendie si, de l'avis de cet officier, il était opportun qu'ils fussent abattus ou coupés.

4. Tout ouvrier qui travaille à l'érection ou à la réparation des lignes ou appareils de l'utilité publique doit porter, sur un endroit bien apparent de ses vêtements, un insigne sur lequel sont visiblement inscrits le nom de

l'utilité publique et un numéro au moyen duquel on peut facilement le retrouver.

5. Rien dans le présent article n'est censé autoriser une utilité publique à vendre ou à distribuer de la lumière, de la chaleur, de la force motrice ou de l'électricité dans les cités, villes ou villages sans qu'elle ait, au préalable, obtenu, par un règlement, le consentement de la municipalité à cet effet, à moins que cette utilité publique n'ait déjà ce droit par sa charte.

La commission a la surveillance générale de toutes les utilités publiques sous le contrôle de l'autorité législative de cette province et elle doit faire toutes les enquêtes nécessaires pour se renseigner d'une manière complète sur la façon dont les utilités publiques se conforment à la loi.

Quand, par une loi générale ou spéciale, une utilité publique est autorisée à se fusionner avec une autre utilité publique, cette fusion est sujette au consentement de la commission et ne produit son effet qu'après publication dans la *Gazette officielle de Québec*, de l'ordonnance l'autorisant.

PROCEDURE

La commission a, relativement à la présence et à l'audition des témoins, à la production et à l'examen des documents, à la mise à exécution de ses ordonnances, à la visite sur les lieux et à l'examen des biens, à la condamnation pour mépris de cour et à toutes autres matières nécessaires ou propres à l'exercice de sa juridiction ou à la mise à exécution de cette loi, tous les pouvoirs, droits et privilèges qui appartiennent à une Cour supérieure.

La décision de la commission sur toute question de fait de sa compétence est définitive et a l'autorité de la chose jugée.

Il y a appel à la Cour du banc du roi (siégeant en appel), conformément à l'article 47 du Code de procédure civile, des décisions finales de la commission sur toutes questions de compétence ou de droit, mais cet appel ne peut être interjeté que sur permission d'un juge de la dite cour obtenue sur requête qui doit lui être présentée dans les quinze jours du prononcé de la décision et dont avis doit aussi être donné aux parties et à la commission dans les dits quinze jours; les frais de cette demande sont à la discrétion du juge.

LE PROGRAMME DE NOTRE NOUVEAU PRESIDENT, M. OVILA S. PERRAULT.

A peine quelques semaines se sont-elles écoulées, que déjà beaucoup des questions signalées par notre nouveau Président, lors de notre dernière assemblée générale annuelle, ont été menées à bonne fin. Grâce principalement à l'influence personnelle et à la puissance d'action de notre président, toute une phalange de recrues s'est empressée de se joindre aux rangs des membres de notre chambre.

LA LUTTE CONTRE LE BILL DES SOCIETES COOPERATIVES

Plusieurs délégations ont été envoyées à Ottawa, soit pour rencontrer les Ministres Fédéraux, soit pour rendre leur témoignage devant les comités parlementaires.

* * *

La délégation qui a rencontré les membres du gouvernement fédéral, accompagnée d'un bon nombre de députés et de sénateurs, était des plus nombreuses et comprenait des représentants des classes commerciales de toutes les parties du pays depuis Halifax jusqu'à Vancouver.

La délégation, introduite par M. Robert Bickerdike, a été reçue dans la Chambre même des Communes. MM. J. A. Beaudry, trésorier fédéral de l'Association des marchands-détailliers du Canada, a exposé en détail toutes les objections qui s'opposent à l'octroi d'un traitement privilégié en faveur des promoteurs de sociétés coopératives. Il a été suivi par M. Trowern, de Toronto, le trésorier de la même Association.

M. Fred. C. Larivière, notre 1er Vice-Président, a pris la parole au nom des délégués de notre Chambre qui comprenait, entr'autres, MM. A. S. Lavallée, C. H. Catelli, M. le Lt-Col. A. E. Labelle, J. O. Gareau, O. Lemire, J. A. Doré, Geo. Paré, D. Mercure, W. U. Boivin, Arthur Léger, P. Daoust, J. H. P. Saucier, Henri Viau, et a présenté les rapports et résolutions de notre Chambre contre ce projet.

Le Premier Ministre a reçu cette délégation avec la plus grande cordialité.

* * *

A la séance du 9 mars, M. Ovila S. Perrault, notre président, recevait d'Ottawa, de M. W. U. Boivin, conseiller et délégué de notre Chambre, une dépêche nous informant que le Bill Harris avait été défait et rejeté devant le Comité des Banques et du Commerce de la Chambre des Communes.

* * *

AVIS DIVERS

NOTRE PROCHAIN DINER-CAUSERIE

Il aura lieu le six avril prochain au Club Canadien à 7.30 p.m.

* * *

LA PROCHAINE REUNION DE LA FEDERATION DES CHAMBRES DE COMMERCE

Comme cette réunion a été fixée par la Constitution adoptée en avril dernier au troisième mercredi de mai, elle aura lieu le dix-huit mai prochain au siège principal de notre Chambre.

