

28e ANNEE

JUILLET 1922

LE BULLETIN

DE LA

Chambre de Commerce



SOMMAIRE

Montréal et la Question

des Chemins de fer . . . 270

L'offre et la demande . . . 279

Travaux de la Chambre . . 276

Services de fret et de passagers

LIGNE

ROUTE CANADIENNE

SERVICE D'ETE
MONTREAL-PLYMOUTH,
CHERBOURG, LONDRES
MONTREAL-LIVERPOOL
MONTREAL-BRISTOL
(Avonmouth Dock)

SERVICE D'HIVER
PORTLAND-PLYMOUTH,
CHERBOURG, LONDRES
PORTLAND-LIVERPOOL
PORTLAND-BRISTOL
(Avonmouth Dock)

**Jules Hone, Travel
Agencies**

83, rue St-Jacques Montréal



The Robert Reford, Co.

Agents Généraux

Montréal, Toronto, Québec.
St-Jean, N.B., Portland, Me.
Halifax, N.E.

CUNARD

ROUTE DES ETATS-UNIS

NEW-YORK-CHERBOURG,
SOUTHAMPTON
NEW-YORK-LIVERPOOL
NEW-YORK-PLYMOUTH,
CHERBOURG, HAMBURG
NEW-YORK-
MEDITERRANEE
BOSTON-LIVERPOOL.

**The Cunard SS. Co.,
Ltd.**

Liverpool Londres Paris.

C. E RACINE & Cie LIMITEE

Courtiers en douanes
Transitaires

FACILITENT
LES EXPEDITIONS
A L'ETRANGER

ASSURANCE MARITIME

Correspondants dans
les principaux ports
d'Europe et des conti-
nents américains.

"BOARD OF TRADE BUILDING"

MONTREAL

Adresse téléphonique: "Enicar"

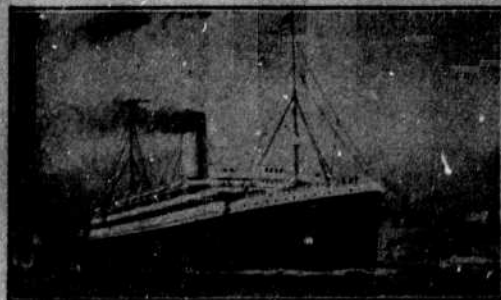
WHITE STAR-DOMINION LINE

ROUTE DU SAINT-LAURENT

MONTREAL-QUEBEC-LIVERPOOL (En été)
PORTLAND Me-LIVERPOOL (En hiver)

PORTLAND, Me., CHERBOURG, SOUTHAMPTON, BREME
Billets de connaissance circulaires de Paris, le Havre, Lyon,
Charente, Bordeaux, etc., et de la Suisse.

Les navires sont munis de système à air froid, de réfrigé-
rateurs et de chambres ventilées. Billets de connaissance
distribués par tous les agents de chemins de fer. On obtient
tous les renseignements en s'adressant aux agents de chemins
de fer ou aux agents locaux de la compagnie.



FRET—Hernu Perron et Cie, 95 rue des Marais, Paris;
H. Genstal et fils, Le Havre; R. Moiroud et Cie, Lyon; A.
Deguet, Charente; Th. Mayer et Cie, Bordeaux; M. Obersteg et
Cie, Bâle.

PASSAGERS—3 rue Scribe, Paris, The American Travel &
Transport Agency; A. LePont-A. Le Nioco, Cherbourg.

JULES HONE TRAVEL AGENCIES, 83 rue St-Jacques.

W. M. MACPHERSON, 53 rue Dalhousie, Québec.

J. W. WILKINSON, 1000 Edifice Banque Royale, Toronto.

WHITE STAR-DOMINION LINE, Edifice McGill, c. McGill et
Notre-Dame, Montréal.

Conseil d'Administration de la Chambre de Commerce pour 1922-1923

PRÉSIDENT:

M. ALFRED LAMBERT, 16 Notre-Dame Ouest.

1er VICE-PRÉSIDENT:

M. JOSEPH ETHIER, 514, St-Paul Ouest.

2ème VICE-PRÉSIDENT:

M. PAUL-E. JOUBERT, 236, Notre-Dame Ouest.

TRESORIER:

M. ALEX. FRUD'HOMME, 10, rue de Brescoles.

SECRETARIE:

M. LEON LORRAIN, 74, rue St-Gabriel.

AVOCATS-CONSEILS:

M. LEON GARNEAU, C.R., 16, rue Notre-Dame Ouest.

M. L.-E. Beaulieu, C. R., 50, rue St-Jacques.

CONSEIL D'ARBITRAGE

MM. Alfred Lambert, C. H. Catell, Isale Préfontaine, O.-S. Ferrault, Frédéric C. Larivière, Armand Chaput, A.-E. Labelle, Adélaïde Fortier, Frank Pausé, Ludger Gravel, J.-E.-C. Daoust, Joseph Quintal.

Membre d'honneur de la Chambre:—Sir Lomer Gouin, K. C. M. G.

CONSEILLERS:

MM. Aubry, J.-B.-A., de "A. Aubry & Fils Ltée", 600 Ave. De la Rivière.
 Cardin Ibraï, Directeur et sec.-trés. P.-P. Martin & Cie Ltée, 50, rue St-Paul Ouest.
 Chartrand, J.-A., marchand de nouveautés, 1765, rue Notre-Dame Ouest.
 Chaussé, Alcide, architecte, 7, rue Notre-Dame Ouest.
 Daoust, Joseph, de "Daoust, Lalonde & Cie", 49, Victoria sq.
 Deblin, J.-A., épicer, 112, Avenue du Parc.
 Desaulniers, J.-V., courtier en immobilier, 96, rue St-Jacques.
 Fontaine, Emile-F., dir. gér. "Agence can. de Pub." 284 LaSalle-Ouest.
 Gervais, J.-P., marchand de nouveautés, 208, Ste-Catherine Est.
 Hardy, A.-H., de "Greenfields Ltd.", 17, Victoria Square.
 Labrecque, J.-O., marchand de charbon, 141, rue Wolfe.
 Laferté, J.-A., marchand de bois, 97, rue St-Jacques.
 Latourlelle, Téléphore, maître-plombier, 6, rue Craig Ouest.
 Laureys, Henri, directeur Ecole des H. Etudes com., Ave. Viger.
 Lymburner, L.-M., industriel, 92, Notre-Dame Est.
 Paulhus, J.-A., de "D. Hatton & Cie", 18, rue Bonsecours.
 Pellerin, J.-H.-E., de "Labrecque & Pellerin", 111, St-Timothée.
 Roy, Alfred, I.C., ingénieur industriel, 502, Ste-Catherine E.
 Trudel, Benoit, de "E. Trudel & Cie", 26-28, Place d'Youville.
 Viau, Henri, expert-comptable, 137, rue McGill.

AUTRES MEMBRES DU CONSEIL

1.—Anciens présidents:

Sir Hormidas Laporte, C. P., de Laporte, Martin et Cie, 186 St-Paul Ouest.
 MM. Joseph Contant, pharmacien, 351, rue Notre-Dame Est.
 L.-E. Geoffrin, financier, 96, Notre-Dame Ouest.
 H.-A.-A. Brault, ancien négociant, St-Jovite Station.
 Damase Masson, ancien négociant, St-Laurent, P. Q.
 C.-E. Catell, ancien industriel, 616, ave de l'Hôtel de Ville.
 Isale Préfontaine, financier, 23, St-Jacques.
 O.-S. Ferrault, rue de l'Imperial Tobacco, 306 St-Antoine.
 MM. Frédéric C. Larivière, marchand quincaillier, 911 boul. St-Laurent.
 Armand Chaput, de L. Chaput, Fils & Cie, 2 de Brescoles.
 le général A.-E. Labelle, St. Lawrence Flour Mills, 1116, rue Notre-Dame Ouest.
 Adélaïde Fortier, de la Montreal Dairy Co., 306 ave Papineau.
 Frank Pausé, marchand de bois, 326, avenue Greene.
 Ludger Gravel, négociant, 36, place Jacques-Cartier.
 J.-E.-C. Daoust, architecte, 100, rue St-Jacques.
 Joseph Quintal, de Quintal & Lynch, 60 St-Pierre.

2.—Anciens vice-présidents et trésoriers:

MM. Ubald Varand, 62, rue Saint-Jacques.
 S.-D. Joubert, 236, rue Notre-Dame Ouest.
 J.-A.-E. Gervais, 206, rue Ste-Catherine Est.
 Joseph Fortier, 218, rue Notre-Dame Ouest.
 MM. J.-B.-A. Lanctôt, 2148, rue St-André.
 Geo. Gauthier, 108, rue St-François.
 Jos. Filiatrait, 429, boul. St-Laurent.
 Rod. Bédard, 74, rue St-Denis.
 J.-N. Cabana, 234, St-Jacques.

Vérificateurs:

Henri Beaugrand et A. Cartier, C. G. A.

COMMISSIONS DE LA CHAMBRE POUR 1922-1923

Affaires Municipales:—M. J.-V. Desaulniers, président; MM. J.-N. Cabana, Joseph Ethier, Adélaïde Fortier, Alcide Chaussé, Ludger Gravel, J.-O. Labrecque, Victor Lévesque, L.-A. Lavallée, C.R., Emery Larivière, Dr J.-C. Poissant, Alex. Prud'homme, Arthur Vincent.

Agriculture et sériciculture:—M. Adélaïde Fortier, président; MM. le Dr T.-A. Brisson, Dr Daubigny, L.-M. Cornéliar, Pétrus Fortier, Ed. Gernay, J.-E. Larcen, Ch. Langlois, H.-G. Cornéliar, S. Oulmet, Benoit Trudel.

Cuir et peaux:—M. J.-I. Chouinard, président; MM. Emile Corbell, Joseph Daoust, L.-E. Gauthier, Paul-E. Joubert, A.-S. Lavallée, Paul Roy, Henri Viau.

Enseignement technique et commercial:—M. Edouard Montgault, président; MM. Louis Bourgois, Victor Noré, F.-E. Fontaine, Ludger Gravel, Henri Laureys, P. LeCoinite, Frank Pausé, L.-M. Lymburner, Henri Viau.

Épicerie et produits alimentaires:—M. J.-H.-E. Pellerin, président; MM. Wilfrid Archambault, Eug. Couvrette, Joseph Ethier, S. Deschatelets, J.-A. Deblin, Ch. Langlois, P. LeCoinite, J.-A. Paulhus, Bruno Trudel, Alph. Raymond.

Extension du commerce:—M. H. Laureys, président. MM. J.-B.-A. Aubry, J.-N. Cabana, C.-E. Catell, Jos. Daoust, Pascal-O. Groulx, F.-E. Fontaine, A.-H. Hardy, L.-M. Lymburner, Frank Pausé, L.-M. Patenaude, C.-E. Poissant, J.-A. Trudel.

Représentation commerciale:—M. Ludger Gravel, président; MM. J.-P.-L. Barabé, C.-H. Catell, Alcide Chaussé, F.-E. Fontaine, A.-H. Hardy, le général Labelle, H. Lacombe & Oulmet, Jos. Quintal, Henri Viau, Arthur Vincent.

Finances:—M. Joseph Ethier, président; MM. C.-H. Catell, J.-V. Desaulniers, Joseph Fortier, J.-P. Gervais, Ludger Gravel, Paul Joubert, L.-M. Lymburner, Alex. Prud'homme, Jos. Quintal.

Législation:—Hon. N. Pérodeau, président; MM. L.-E. Beaulieu, C.R., C.-H. Catell, Léop. Garneau, C.R., Ludger Gravel, L.-A. Lavallée, C.R., Rod. Tourville.

Industrie minière, forestière et hydro-électrique:—M. Arthur Surveyr, président; MM. Avila Dufort, Jos. Elle, F.-C. Laberge, J.-A. Laferté, P. LeCoinite, J.-B.-D. Légaré, J.-O. Labrecque, S. Oulmet, J.-F. Dupuis, Ch. Raymond, Alfred Roy, Rod. Tourville.

Nouveautés:—M. J.-P. Gervais, président; MM. Ibraï Cardin, J.-A. Chartrand, J.-N. Dupuis, Eug. Durocher, Jos. Filiatrait, J.-O. Garsau, A.-H. Hardy, A.-F. Ladouceur, L.-N. Massier, Normand Pausel, Aimé Parent.

Produits chimiques:—M. P. LeCoinite, président; MM. Louis Bourgois, Joseph Contant, Arthur Décarry, J.-A.-M. Charbonneau, J.-G.-A. Fillon, Hector Fortier, J.-A.-D. Godbout, Henri Lanctôt, Pierre Leduc, Henry Miles, Roland Préfontaine.

Quincaillerie et métaux:—M. Alfred Jeannotte, président; MM. J.-B.-A. Aubry, Alfred Barrette, J.-N.-R. Cousineau, John-A. Durand, Ludger Gravel, L.-L. Lefleur, Tel. Latourlelle, Arthur Lager, Aquila Legris, L.-M. Lymburner.

Transports, douanes, postes, télégraphes, téléphones:—M. C.-E. Catell, président; MM. L.-M. Cornéliar, J.-V. Desaulniers, Adélaïde Fortier, Geo. Hyde, Frank Pausé, C.-E. Racine, Arthur Surveyr, S. Oulmet, Rod. Tourville, J. A. Trudel.

La Corporation de Garantie de Titres et de Fiducie du Canada

Capital souscrit \$1,000,000.

SIR LOMER GOUIN Président.
SIR HERBERT HOLT Vice-Président.
E. R. DECARY, N.P. Vice-Président.

NOUS GARANTISSONS
LES TITRES ET HYPOTHEQUES

| | |
|--------------------|-------------------|
| ROBERT ADAIR | SIR LOMER GOUIN |
| HON. GEORGE AMYOT | SIR HERBERT HOLT |
| A. J. BROWN, K. C. | C. R. HOSMER |
| T. S. DARLING | T. B. MACAULAY |
| E. R. DECARY | A. D. MACTIER |
| J. N. DUPUIS | WALTER MOLSON |
| SIR GEORGE GARNEAU | SIR WILLIAM PRICE |
| AIME GEOFFRION | DONAT RAYMOND |
| SIR CHARLES GORDON | HON. J. M. WILSON |

IMMEUBLE BANQUE D'OTTAWA, 224 rue St-Jacques

MONTREAL

TELEPHONE MAIN 1960

La Société d'Administration Générale

Incorporée par Acte de la Législature de Québec
le 26 mars 1902.

35, RUE ST-JACQUES, MONTREAL,

Edifice du Crédit Foncier Franco-Canadien.

| | |
|-----------------------------------|-----------------|
| Capital souscrit: | 3500,000 |
| Capital payé: | \$125,000 |
| Réserve et profit non distribués: | \$214,123-63 |
| Fonds administrés: | \$14,905,119.15 |

ADMINISTRATION DE SUCCESSIONS, DE FIDEI-COMMIS ET DE FORTUNES PRIVEES

VOUTES DE SURETE

CONSEIL D'ADMINISTRATION

MM. Hon. Sir NORMIDAS LAPORTE, C. F., Montréal, Prés.
MARTIAL CHEVALIER, Montréal, Vice-Président.
J. O. GRAVEL, Montréal.
A. TURBETTINI, Paris, France.
TANCREDE BIENVENU, Montréal.
L. de la VALLEE-POUSSIN, Paris, France.
Hon. RODOLPHE LEMIEUX, C. B., Montréal.
NAPOLEON LAVOIE, Québec.
J. A. RICHARD, L.L.D., Montréal.
G. N. MONCEAU, Montréal.

DIRECTION

J.-THEO. LECLERC,
Directeur Général.

Tél. Main 2557

Articles de Bureau

Le plus grand choix sans exception

Garnitures de bureau en cuivre, encriers, etc.
Classeurs de bureau. Aiguiseurs automatiques.
Cahiers et livres blancs à feuilles mobiles.
Boîtes en métal, à argent, à lettres, à documents.
Machines à écrire, papiers et accessoires.
Sous-mains buvard, paniers, portège-chèques.

Travaux d'impression et de reliure à des prix défilant toute concurrence.

SPECIAL : PLUME RESERVOIR
valant \$2.00 pour \$1.50

Nous n'épargnons aucun effort pour donner à nos clients entière satisfaction et ce nous est toujours un plaisir de faciliter vos achats par un service intelligent et courtois.

Demandez notre catalogue d'articles de bureau.

GRANGER FRERES Limitée

LIBRAIRES, PAPETIERS, IMPORTATEURS

43, NOTRE-DAME OUEST,
MONTREAL



SUPERFINE LINEN RECORD

Le meilleur papier "BOND" fabriqué au
Canada.

Il se recommande de lui-même pour votre
PAPETERIE COMMERCIALE.

Spécifiez-le chez votre imprimeur.

LA COMPAGNIE DE PAPIER ROLLAND

LIMITÉE

St-Jérôme, Qué., MONTREAL, Mont Rolland, Qué.

BULLETIN DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DU DISTRICT DE MONTREAL

Abonnement—Un an..... \$1.00
Le numéro..... .10

MONTREAL, JUILLET 1922

Le service gracieux du "Bulletin" est
fait à tous les membres de la Chambre.

Montréal et la Question des Chemins de Fer (1)

La confiance que le peuple canadien trouve dans le développement croissant des ressources naturelles de son pays a été rudement mise à l'épreuve, depuis quelque vingt ans. Les moyens de communication entre les Provinces de la Confédération ont été poussés à tel point que l'on se demande aujourd'hui : nos relations et notre commerce réciproques n'auraient-ils pas été les mêmes et aussi convenables avec moins de voies ferrées ? Il semble évident qu'on a surestimé le rendement productif et commercial de notre pays. La guerre, cause d'un trafic intense et d'un tarif surélevé, n'a pas été suffisante pour apporter un soulagement à la seule dette de nos chemins de fer.

Nous sommes donc aujourd'hui acculés à un problème dont une solution satisfaisante est exigée à grands cris par le peuple accablé par la dette extraordinaire due à la guerre. Présentement, il appartient aux députés fédéraux, aux nouveaux ministres à Ottawa de répondre à cette nécessité de l'heure : bien régler la question des chemins de fer.

Comme les décisions de l'administration des chemins de fer choisie par eux doivent être approuvées par le Ministère, il est tout naturel et obligatoire que le jugement porté sur les mesures soumises doit être basé le plus possible sur une connaissance adéquate de la situation, et surtout de l'histoire des chemins de fer.

Je vous ferai grâce de cette histoire, ne m'attardant seulement qu'aux points de toute évidence, car le sujet serait trop long, et je demande votre indulgence pour les affirmations que je suis forcé de faire; elles peuvent vous paraître gratuites ne pouvant vous en faire la preuve, faute de temps dans une simple causerie. Je résume donc un travail déjà fait sur la question des chemins de fer, vis-à-vis de notre métropole.

Le bateau des affaires a été récemment sur des eaux sans carte, à travers un vent de tempête; non seulement les capitaines mais aussi les subalternes

subirent une tension excessive. S'élanceront-ils frénétiquement hors du danger ? Y a-t-il un banc de sable sur le trajet ? Quels sont les signes favorables d'un bon port ou d'un apaisement dans la température ? Nous allons envisager si possible tous les points qui brillent à l'horizon, et chercher à la lumière de la science, des faits et de la saine politique, un frein à notre banqueroute nationale, qui n'est modérée que par une bride d'optimiste.

Faisons un examen de conscience en commençant par jeter un regard vers les quelques rayons lumineux qui s'échappent de nos forts politiques. La Province de Québec possède la plus grande part de responsabilité, et c'est sur elle que le pays, que la conscience populaire comptent pour sauver le Dominion du désastre.

Les dernières visions de nos chefs politiques peuvent se résumer à celles-ci :

10. Donnons encore à notre système de chemin de fer, un loyal essai.
20. Il faut régler la question des chemins de fer, c'est la question primordiale.
30. Passons au Pacifique tous nos réseaux.
40. Quant à la question des chemins de fer, il faut faire quelque chose.
50. La question principale, c'est le tarif.

Malgré toute la bonne volonté et l'honnêteté du bureau de direction, la marge entre 73 millions de déficit en un an, et la réalisation d'un surplus possible est trop large, et d'ailleurs, on n'y voit rien qui touche au principe de la situation des chemins de fer dans le premier cas.

Régler la question des chemins de fer, c'est très bien, mais comment ? Il y a là la marque d'une bonne volonté, dans cet arrêté ministériel par anticipation. Passer nos réseaux au C.P.R.... Le passé n'est pas nécessairement une garantie pour l'avenir, sur une question qui a des liens d'attache à tous les noeuds de notre situation économique; d'ailleurs, les intéressés du C.P.R. ne sont pas des anges et s'y prêteront-ils ?

Quant à la quatrième décision nous en sommes d'accord, et elle dénote un aveu qui implique un désir d'action, mais comment ?

(1) Causerie faite par M. S. Oulmet, ingénieur civil, devant la Chambre de commerce, le mercredi 7 juin 1922.

Nous voyons donc que dans toutes ces exclamations publiques, nous n'entrevoions pas la moindre déclaration de principe, l'espoir d'une fin motivée. Administrer un pays peut s'apprendre, administrer un chemin de fer aussi, mais les administrer à profit, sans tenir compte de l'état ou des ressources naturelles, c'est consumer tout effort vers un succès permanent. Aussi, nos présents administrateurs ont le devoir pressant de s'appuyer sur des experts, non susceptibles d'être influencés, de consulter ceux qui ont étudié pendant des années sur les lieux mêmes, nos chemins de fer, à la lumière du bon sens. C'est aux hommes de l'art d'éclaircir la conscience populaire, à être les facteurs du problème qui exige une solution rapide et sûre. Avec la coopération des Wellington, des Quicksteed, des Yates et d'autres sommités d'une expérience demi-séculaire, je me permettrai un premier jet vers une solution naturelle et positive.

Posons le principe, que se corriger c'est enlever les fautes passées; aussi si nous examinons attentivement l'histoire de nos chemins de fer et leurs ramifications et les considérations qui s'y rattachent, où sont les fautes ?

Les trois fautes évidentes sont :

1o. Une construction trop rapide, trop grande par rapport à un accroissement naturel de population et d'immigration; tout le monde l'admet.

2o. Parallélisme des lignes en vue d'une compétition aveugle et inopportune aggravée par le socialisme et la paternité de l'Etat.

3o. Une politique de construction d'artères au lieu de chemins de fer secondaires et nourriciers.

L'absence de population, qui est le sang de la vie des chemins de fer et encore plus désirable que les subsides gouvernementaux, fait du jeune Dominion un champ sans attrait à l'entreprise privée. Les chemins de fer furent projetés avant le temps dans l'intérêt non seulement du Canada, mais de l'Angleterre. Une étude approfondie de la situation pourrait formuler un pourcentage intéressant qu'il ne faudra pas dépasser dans cette royauté à l'empire, dure nécessité du sort.

Le Gouvernement seul pouvait bâtir l'Intercolonial, le chemin de fer du Prince-Edouard, et dans le temps, le "Pacific Railway" son premier transcontinental avec 4 millions de population, lorsque la république américaine fit le sien avec 40 millions de population. Le rapport de notre royauté représenterait-il que 12% des intérêts du pays, au début de toute entreprise nationale ? Le mal présent aurait-il sa racine dans notre état colonial ?

Je laisse à d'autres le soin de retarder notre épuisement et notre acheminement vers la tutelle américaine, car notre pays subit à l'heure présente, un assaut prémédité qui ébranle notre situation coloniale, et se concrétise par le creusement et le développement intrnational du S.-Laurent; entreprise

terrassant le canal de la Baie Georgienne, projet tout naturel et national. Tout contrat conjoint amènera de bien dangereux engagements réciproques, et c'est le cas de le dire, il y a là un noeud coulant.

La Province de Québec conforme à son passé va-t-elle s'éviter de tirer le dernier coup de canon pour l'Angleterre, n priant, ironie du sort, le Downing Street de modérer les transports de la Ville reine; dans cette question, les intérêts de l'Angleterre sont certainement renversés, de 12% au lieu de 88%. Le Gouvernement anglais interviendra nécessairement au contrat. Allons-nous rester impassible et assister encore une fois à une prise de territoire ou de notre patrimoine national.

Admettant la continuité de notre état présent de colonie, cause de notre dette de guerre, il ne s'agit pas de savoir si dans 40 ou 50 ans, trois transcontinentaux feraient honneur à leurs obligations, par le développement qu'ils auront provoqué. Cet argument est futile — le même résultat aurait été obtenu avec des chemins de fer nourriciers, au lieu de bâtir des artères; mais il s'agit de savoir si trois transcontinentaux ont prouvé leur nécessité. Il est maintenant évident que deux artères sont amplement suffisantes, du moins, admettons-le, et voyons quels sont els moyens susceptibles d'améliorer notre situation désespérée.

Nous adopterons donc une position qui pourra se reproduire si la nécessité l'exige. Pour remédier immédiatement au mal, car aux grands maux les grands remèdes, nous imiterons la docte faculté dans deux de ses grands moyens :

1° L'opération chirurgicale, c'est-à-dire l'ablation d'une partie des réseaux.

2° La dérivation, c'est-à-dire le raccordement aux vrais points d'importation et d'exportation par des branches nourricières.

En outre des bonnes intentions du Gouvernement, il y a des arguments apportés par les optimistes du dehors, qu'on peut réduire à deux principaux : l'immigration et l'abaissement du tarif réclamés à grands prix, par la haute industrie, afin de stabiliser le marché.

Le Canada comme dit M. Yates, est le trait d'union des pays commerciaux. La côte du Pacifique est la plus près de l'Asie, et notre littoral de l'Atlantique, est le plus près de l'Europe. En d'autres mots, le Canada est le plus grand pont de terre entre l'Orient et l'Occident, et le commerce oriental entre une Europe reconstruite et une Chine au réveil, paiera peut-être encore le coût de nos chemins de fer nationaux, car c'est un fait accepté que l'avenir du commerce mondial sera sur le Pacifique. A cela, il est facile de répondre : sur ce terrain, les Américains ont des intérêts jumeaux, leur propre pays et le canal de Panama. C'est pourquoi la prudence exige une décision et une action immédiates de notre part; la raison du plus fort est toujours la meilleure pour eux.

La Machine Underwood Portative

Il a fallu plusieurs années, pour élaborer, développer et perfectionner le PETIT UNDERWOOD, sans que personne en ait entendu parler avant qu'il fut placé sur le marché, et c'est avec une fierté bien légitime que nous l'avons mis en vente.

Cette petite machine possède maintenant sa grande fabrique et soyez-en convaincu : **ELLE RESTERA SUR LE MARCHE.**

Elle est petite, mais robuste; légère, mais forte; compacte, mais durable. Elle peut faire tout ce que vous lui demandez, et rendre service à tout le monde, professionnel comme amateur.

Comme vous en aurez besoin, et ne pourrez vous en passer, notez bien qu'elle ne pèse que 3½ livres (boîte comprise). De plus, elle est toujours prête à fonctionner, rien à piler ou à déplier, aucune manœuvre

compliquée à opérer avant de pouvoir s'en servir — lavez le couvercle et commencez à écrire. En un mot, elle fait tout ce qu'on peut exiger d'une machine à écrire personnelle.

Nous n'avons à admettre qu'une erreur : Le prix de \$75.00 auquel nous offrons cette machine, est ridicule pour une "Underwood" ne pesant que 6½ lbs (machine seule).

Mais il y a une gratification:—Chaque demeure peut maintenant posséder une machine à écrire, tout comme les bureaux de commerce les mieux équipés.

DONC:—Nous l'appelons dactylographe ou machine à écrire parce qu'aucun mot plus approprié n'a encore été inventé. :: :: ::

UNITED TYPEWRITER CO. LIMITED
Limited
109 NOTRE-DAME OUEST
Montréal

—et dans toutes les principales villes du Canada.

Chemin de fer National du Canada
A TRAVERS LE CANADA

**TRAIN DIRECT
MATÉRIEL ROULANT
EN ACIER**

LE CONTINENTAL LIMITÉ

Tous les jours, Montréal à Vancouver et vice versa

Départ de Montréal (Gare Bonaventure) 9.00 heures du soir

Wagons-panorama, à bibliothèque et compartiments, wagons-lits modernes, wagons-lits touristes, wagon-restaurant, wagons-celons et wagons ordinaires — voie directe.

Pour billets et informations s'adresser aux bureaux des billets de la ville, chemin de fer National-Grand-Traffic, 236, rue St-Jacques, ou Gare Bonaventure, Montréal.

VII

LA CHAMBRE DE COMMERCE DU DISTRICT DE MONTREAL

ADANAC



L'ELECTROLIER PAR EXCELLENCE

Est idéal pour bureaux, magasins, ateliers, écoles, etc.

ARTICLE CANADIEN

Manufacturé à Montréal par

Electrics Limited

512, rue William * Main 1208 Montréal



Les Confitures
RAYMOND
sont toujours
les meilleures



"Je peux conclure
le marché"

si vous faites une réduction d'un huitième, dit, par téléphone de Longue Distance, le voyageur au Gérant des Ventes.

Le Longue Distance (taux de Station à Station), permet souvent aux gérants des ventes de clore d'urgence des contrats.

Demandez notre opuscule intitulé, "Quelques façons d'expédier les affaires".



COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE

(FRENCH LINE)

SERVICE PERSONNAIRE

NEW YORK—LE HAVRE—PARIS

Par les Paquebots luxueux et rapides à 4 et à 2 nœuds
PARIS — FRANCE

SAFAYETTE — LA LORRAINE — LA SAVOIE

et par les paquebots à classe unique

ROCHAMBEAU — LA TOURAINE — LEOPOLDINA
CHICAGO — ROUSSILLON — LA BOURDONNAIS

SERVICE SUPERIEUR—EXCELLENTE CUISINE

Pour plus amples informations, dates des départs, tarifs, choix des installations, s'adresser à

GENIN TRUDEAU & CIE, Limitée

Agents Généraux.

11, RUE NOTRE-DAME, OUEST

TEL. MAIN 2605

MONTREAL

Dans l'immigration, les Shaughnessy, les Beatty, les Webster y voient le salut de la nation. Pouvez-vous espérer une meilleure explication de cette prophétie, car c'est la solution la plus immédiate et la plus économique que beaucoup de monde désire? D'un autre côté, considérons un instant certains facteurs positifs qui peuvent servir de base à une discussion et posons l'équation:

Quelle est la population nécessaire immédiatement pour neutraliser le déficit total des chemins de fer nationaux?

Pour amortir une dette, il faut une annuité, et cette annuité est dans l'accroissement de la population, et chaque tête commande un certain montant applicable en somme à l'annuité; pouvons-nous l'établir?

Arrêtons-nous un instant. Admettons que la population serait également répartie sur chaque mille de chemin (ce qui n'existe pas dans l'espèce, et je me servirai de ce fait positif et évident, dans un des remèdes que je préconise plus loin.)

L'année 1920 est un point tournant dans l'histoire économique des chemins de fer. D'une part, le Canadien Pacifique eût un revenu net sur ses opérations de \$33,153,000.00, et les chemins de fer nationaux, un déficit de \$33,004,000.00; la somme est pratiquement égale à zéro. Le C. P. R. en a eu juste pour payer ses charges fixes, avec un petit surplus d'environ \$450,000.00 et le C. N. R. manqua le paiement des siennes soit \$40,000,000.00; son déficit total était donc de 73 millions. Et pour être conforme à nos données initiales, nous dirons qu'en 1920, le pays eût un déficit net de 73 millions sur tous ses réseaux de chemins de fer. Nous pouvons aussi dire qu'en 1922 le déficit est encore de 73 millions ou \$72,346,000.00.

Alors, généralisons l'équation: quelle est la population nécessaire immédiatement pour neutraliser le déficit total des chemins de fer?

Tout d'abord, cherchons le quantum par tête à différentes époques récentes. Les rapports officiels du Département des chemins de fer mentionnent qu'en

| | | | | | | | |
|------|----|--------|-------|-----|----|-------------|---------|
| 1914 | le | revenu | total | fut | de | 243,083,539 | dollars |
| 1917 | " | " | " | " | " | 313,492,949 | " |
| 1920 | " | " | " | " | " | 491,938,857 | " |

D'un autre côté, la population, d'après le recensement de 1921, s'est accrue de 21% depuis 1911 (7,206,643). Maintenant établissons quelles seraient les populations probables de 1914, 1917 et 1920. Nous trouvons en appliquant la formule des progressions:

| | | | | | |
|--------|---|----------|------------|------|---|
| Log. A | — | Log. C n | Log. (1 r) | dans | laquelle |
| | | | | | — 0.017 |
| | | | | | — 7,206,643 |
| | | | | | — 8,714,000 |
| | | | | | — Pour 1914 une population de 7,576,000 |
| | | | | | — 1917 " " " " " 7,694,000 |
| | | | | | — 1920 " " " " " 8,378,000 |

Ayant le revenu total et la population, nous pouvons établir le revenu par tête, lequel varie donc de \$32.00 à \$57.00.

De prime abord, on serait porté à croire que ce dernier quantum dompta la situation, détrompons-nous. L'accroissement des salaires exorbitants, les unions ouvrières internationales, le bill McAdoo, et d'autres causes secondaires occasionnèrent des dépenses d'opération formidables, et quoique favorisant un surplus net de \$450,000.00 au C. P. R. laissèrent à plat le C. N. R. avec 73 millions de déficit.

Les demandes d'abaisser le tarif, par le haut commerce devra se borner à un pourcentage de fléchissement plus lent que celui de la main-d'oeuvre et le coût des matériaux. Deplus, le rapport du coût des opérations au revenu ayant varié de 70% à 97% et plus pendant cette période; l'expérience démontre que tous les efforts doivent tendre à abaisser le rapport vers 70%. D'un autre côté, la plus forte période d'immigration intense fut de 1901 à 1911 avec un accroissement de la population totale du Dominion de 34% en 10 ans. Nous avons donc tous les facteurs nécessaires à une probabilité d'une population croissante suivant les exigences des plus optimistes.

Le déficit de 73 millions se serait amorti en 1922 de la manière suivante:

Le revenu de 1920 étant de 487 millions, aurait du être augmenté de 73 millions, soit 560 millions. Or comme la population de 1920 serait de 8,378,000, le quantum par tête se trouve donc à être de \$67.00 soit une augmentation, sur \$57.00 par tête actuellement, de \$10.00 de plus à laquelle il faut ajouter 3%.

ou $(100 - 0.97) \times 57 - 1.60$ égalant \$11.60

Les 73 millions de déficit divisés par 11.60 seraient couverts par une population additionnelle de 6,300,000 faisant un total de 14,600,000 habitants, si on ajoute la population de 1920.

Quant au quantum de \$32.00 par tête, on doit le considérer comme trop faible; il provoque un déficit de trois fois et demie plus grand avec le même volume de trafic. Les facteurs du succès consistent d'un côté, dans l'augmentation de la population, de l'autre, dans l'abaissement des dépenses d'opération et au troisième lieu, dans le secret de la compétition, le flair du bureau de direction de saisir les opportunités, les émergences du trafic, à acquérir économiquement.

La députation ou le ministère pourrait utiliser les deux premiers facteurs, mais doit refuser l'étude des détails de la compétition, car il répugne à notre état constitutionnelle de considérer public ce qui en principe doit être secret. Or la compétition est du domaine secret d'où l'ingérence du ministère dans les détails, peut être préjudiciable au succès de l'entreprise.

Il s'ensuit que le rapport, 97% des dépenses d'opérations au revenu doit s'abaisser vers 70%, afin d'augmenter la marge appliquée aux charges fixes ou du déficit, lequel déficit doit être amorti par le surplus ordinairement applicable au dividende.

Le jeu de décréter un tarif temporaire moins élevé en temps opportun, précipite une augmentation en volume du trafic, c'est la méthode empirique qui peut servir au réajustement du tarif.

Les deux facteurs publics et divergents sont l'augmentation de la population et la diminution des dépenses d'opération. Admettant que les dépenses d'opération et le tarif restent stationnaires, il serait intéressant de savoir dans combien d'années le pays atteindrait-il cette population de 14,600,000. Appliquons la formule algébrique des progressions croissantes logarithmiques.

$$n = \frac{\text{Log. A} - \text{Log. C}}{\text{Log. (1 r)}}$$

Dans laquelle formule:

C = 8,714,000 de 1922,

A = 14,600,000

r = 34%

Nous trouvons pour valeur de n, le coefficient 1.6 ou 1.6 fois l'unité de période en 10 ans, soit 16 ans, lesquels ajoutés de 1922, nous donnent l'année 1938, c'est-à-dire nous pourrions avoir une population de 14,500,000 qu'en 1938.

Comme le deuxième facteur, les dépenses d'opération, s'abaissera probablement, malgré que ce facteur laissé aux mains d'un Gouvernement ne soit pas très populaire, la population et la durée en seront influencées, mais contrebalancées par un moindre pourcentage de tête d'habitants par mille sur le C. N. R. que sur le C. P. R.

Nous avons vu qu'il faudrait un rendement de \$67.00 par tête ou \$10.00 par tête de plus que le rendement de 1920, lequel était de \$57.00. Il suit de là que le quantum 57 devant demeurer, le quantum 10 devra être retranché de 57, soit 47 dollars par tête, affectés aux dépenses d'opération. De ce fait, les dépenses d'opérations devront diminuer de 20/67 ou 20% autrement dit en 1920, le rapport 97% des dépenses au revenu devra tomber à 47/57 ou 82%. Pour obtenir le rapport de 82%, il faut diminuer les salaires et le coût des matériaux, obstacles difficiles à surmonter. Toutefois, il faudrait bien agir en ce sens, si l'on ne veut pas attendre 16 ans.

Il s'ensuit que l'argument d'immigration intense, quoique n'étant pas désirable pour des raisons que je passe sous silence semblerait un remède plausible et effectif dès 1938, mais le problème est beaucoup plus complexe que ce qui vient d'être démontré facilement; d'abord:

1° Les conditions d'administrations ne pourront jamais être idéales.

2° La répartition de la population par mille de longueur est beaucoup moins susceptible d'augmentation chez le C. N. R. que chez le C. P. R. Ce dernier commande depuis nombre d'années, les plus grands centres du Dominion, les plus grands ports de mer d'été et d'hiver, et surtout les plus grands marchés, entr'autres la Cité de Montréal, dans des meilleures conditions de trafic. Une grande partie du C. N. R. traverse des parties stériles et désertes.

3° Pouvons-nous attendre 16 ans, avec notre dette de guerre qui ronge notre potentiel économique et écrase le peuple par des taxes toujours croissantes. Nos chemins de fer devraient être plutôt une source de surplus utiles à alléger le fardeau de nos obligations. Dans de telles conditions, 1938 est loin de promettre le commencement d'une ère de soulagement, ce sera plus tard. Il faut donc chercher d'autres moyens plus radicaux et plus rapides sans trop abaisser le niveau du tarif.

PREMIER REMEDE

Nous avons dit: que comme condition essentielle à la nécessité du problème, il faut tendre le plus possible à une répartition numérique par mille de longueur, équivalente à celle de chacun des 19,000 milles du C. P. R. Et comme on ne peut pas forcer le C. P. R. à absorber à ses propres risques le surplus de lignes inutiles du C. N. R. afin d'abaisser à ce dernier, son chiffre par mille, il faut donc retrancher autant de lignes inutiles et inopportunes, sans nuire au trafic du C. N. R.; voilà le premier remède.

Nous avons vu que la première faute fut faite par les MacKenzie & Mann, en déployant une voie ferrée de l'ouest à l'est. Cet effort noya leur succès obtenu dans l'ouest, aussi cherchèrent-ils dans leur malheur des épaves de côtés et d'autres, pour se tenir à flot. Ces épaves furent les lignes secondaires dans l'est, des millions en saignant les flancs des Gouvernements, à leur insu pour ainsi dire; et le Fédéral hérita de cette succession d'enfants gâtés.

Éliminons donc ce qui fait l'objet de cette première erreur: le tronçon du "Canadian Northern" de Port-Arthur à North-Bay, environ 600 milles. Une branche pour ainsi dire inutile est celle de Duluth à Fort-Francis, environ 200 milles; elle ne pourra jamais progresser, le trajet parcouru est absolument stérile.

La deuxième faute uniquement au Canada et pour laquelle il n'y a pas même d'excuse, c'est le parallélisme. Nous pourrions sans nuire le moins au progrès du trafic, retrancher 200 milles de Edmonton aux Montagnes Rocheuses, au moins 150 milles de Ranford à Toronto, et au moins 80 milles de Québec à Edmunston. La totalité d'élimination susceptible à première vue, se chiffrait à au moins

W.A. BAKER, C. R.

AVOCAT

Ex-avocat de la ville de Maisonneuve
Tél. Main 1762 58, rue ST-JACQUES

Tél. Main 6218 — Edifice Montreal Trust
11, Place d'Armes, Montréal.

LAMOTHE, GADBOIS

& CHARBONNEAU

AVOCATS

J. C. Lamothe, LL.D., C.R., Emile Gadbois,
LL.L., J. Pierre Charbonneau, B.C.L.

Tél. Main 1059
Léandre Bélanger Adrien Bélanger
BELANGER & BELANGER
NOTAIRES, COMPTABLES
et COMMISSAIRES
Prêts sur hypothèques, Achats de Créances,
Règlement de successions
30, rue ST-JACQUES, MONTREAL

R. FARIBAUT

NOTAIRE

Successor de Leclerc & Faribault
90, RUE ST-JACQUES MONTREAL
Tél. Main 678
Argent à prêter sur hypothèque

GARAND, TERROUX & CIE

Banquiers et Agents de Change

62, RUE S.-JACQUES - MONTREAL
(En face du journal "La Presse")

SERAPHIN OUMET

INGENIEUR-CONSEIL

ARPENITEUR-GEOMETRE

Travaux municipaux — Filtration, etc.

Tél. Main 6630

76, RUE ST-GABRIEL, Montréal

(Au troisième étage)

Main 7050

Paquet & Bonnier

COMPTABLES LIQUIDATEURS

SYNDICS AUTORISES

F. R. Paquet, L.A., C.G.A.

J. G. Bonnier

Chambre 501

120, St-Jacques, Montréal

Main 6250

PAUL-E. MERCIER

INGENIEUR CONSEIL

ARPENITEUR GEOMETRE

92 NOTRE-DAME EST MONTREAL

DEGASPE BEAUBIEN

INGENIEUR CONSEIL

2 PLACE D'ARMES, MONTREAL

Alfred Roy, B.A. Sc. I.C.
Télesphore Toupin, B.A. Sc. I.C.

ROY & TOUPIN

INGENIEURS CIVILS

Etudes et aménagements des rivières
et des pouvoirs d'eau

302, RUE STE-CATHERINE EST, MONTREAL
Chambres 205-6-7

Téléphone Est 2215

G. A. BAULNE, A.M., E.I.C., Prof. à l'École
Polytechnique, 1294 St-Hubert. Tél. St-Louis
3925. — G. E. LEONARD, I.C., 6525 Parc La-
fontaine. Tél. St-Louis 6777.

TEL. EST 5330

BAULNE & LEONARD

INGENIEURS CONSEILS

Experts en Constructions Métalliques
et Béton Armé

EDIFICE SAINT-DENIS

394 STE-CATHERINE EST, MONTREAL

Ingénieurs — Arpenteurs

Architectes

VINCENT, et VINCENT
76 RUE ST-GABRIEL

Edifice Chambre de commerce

Aqueducs — Chemins — Subdivi-
sions — Bornages — Brevets d'in-
venteur — Evaluations.

Tél. Main 1168

Tél. Main 5479

ALCIDE CHAUSSE

ARCHITECTE

Plans, Devis, Expertises,
Arbitrages, Evaluations, etc.

7, RUE NOTRE-DAME OUEST
MONTREAL

Tél. Main 2287

Rés. Rockland 409

J. E. C. DAOUST

ARCHITECTE

Diplôme de P. A. P. Q.

successor de

GAUTHIER & DAOUST

180, RUE SAINT-JACQUES
MONTREAL

Spécialité: Edifices publics

AQUILA LEGRIS

IMPORTATEUR DE

Ferronneries et Peintures, Articles de
Chasse et de Pêche, Poudre, Cartouches,
Dynamite, Caps, Mallets pour tailleurs
de Pierre, Pelles de bois, etc.
Accessoires Electriques, Lampes, etc.

10-12 PLACE JACQUES-CARTIER,
MONTREAL.

T. Main 3103

JOSEPH FORTIER, Limitée

FABRICANTS—PAPETIERS

Livres de comptabilité: formules en magasin et
sur commande. Fourniture pour chancellerie.

ATELIER DE TYPOGRAPHIE
REGLURE ET RELIURE

GAUFRAGE RELIURE ET CAMEL

angle Notre-Dame et St-Pierre

MONTREAL

Tél. Bell Main 444. Tél. Bell Main 44.

Main 3557

ART. C. O'DONOUGHUE

Spécialité:

ASSURANCE MARITIME

COURTIER D'ASSURANCES

55, rue St-Jacques

MONTREAL

EMILE LEPAGE

Entrepreneur et Importateur.

Marbre, Tuffes, Mosaïques et
Ardoise.

SPECIALITE:

PLANCHERS EN TERRAZO

990-992 rue Parthenais

MONTREAL

TEL. ST-LOUIS 4107

Toutes **COMMANDES** exécutées promptement dans toutes les parties de la ville sans frais extra. **AUX PLUS BAS PRIX.**

Les commandes par téléphone sont promptement exécutées.

Dufort & Beaudoin

Importateurs et Marchands de

CHARBON

de toutes sortes

BOIS, GRAINS ET FOIN

EN GROS ET EN DETAIL

1402 AVENUE HOTEL DE VILLE

Tél. St-Louis 5742-4125

MONTREAL



EXIGEZ

la marque

"ALLIGATOR"

quand vous achetez

DES

**Malles, Sacs de voyage,
Harnais, etc.**

Cette marque est la garantie d'une qualité supérieure. Les marchandises "Alligator" donnent un meilleur service, une plus longue durée et elles ne coûtent pas plus cher que les autres.

Lamontagne Limitée.

BLOC BALMORAL

RUE NOTRE DAME OUEST MONTREAL CAN.

CREDIT CANADA Limitée

Banquiers établis en 1910.

Bureau chef:

145, rue St-Jacques
MONTREAL

Succursale:

147, côte de la Montagne,
QUEBEC.

Tél.: Main 4735-4736.

Hon. H. B. RAINVILLE,
Président.

Résidence:

Uptown 6289

Atelier

Main 101

Wilfrid David

PLOMBIER-COUVREUR

Appareils de chauffage

Electricité

Une attention spéciale est donnée aux réparations.

Nouvelle adresse:

207, RUE SAINT-LOUIS

MONTREAL

ACCESSOIRES ET

FOURNITURES

D'AUTOMOBILES



HOWE
No. 15

LUDGER GRAVEL & FILS

26, Place Jacques-Cartier MONTREAL

Phone { Main 520
Après 6 hrs P. M. Est 8276

Venez sous voir pour vos accessoires

1200 milles. Les dépenses encourues par ces éliminations proviendraient de l'enlèvement des rails et de quelques dédommagements aux résidents forcés de s'éloigner et de s'implanter ailleurs.

Le président du comité des chemins de fer au Sénat m'a assuré qu'aux Etats-Unis on avait totalement abandonné 1600 milles de ligne de chemins de fer. Je n'ai pu contrôler tous ces faits, mais le rapport de "l'Interstate Commission of Commerce" mentionne que pour la seule année de 1921 on a enlevé les rails sur 701 milles de ligne considérés comme inutile au point de vue économique.

EFFETS DU PREMIER REMEDE

Considérons maintenant le résultat probable que le Gouvernement obtiendrait de cette opération chirurgicale. Tout d'abord, les charges fixes et les dépenses des trains demeurent, mais les dépenses d'opération disparaissent en partie. Quelles sont ces dépenses d'opération ? Aucun document officiel nous renseigne à ce sujet, mais nous pouvons en avoir une idée assez juste, en faisant une déduction sur le capital dépensé dans la construction; procédé conforme au fait et à l'expérience dans certaines limites. Si nous évaluons le coût nominal des 1200 milles à \$50,000 par mille, nous obtenons un capital de 60 millions, lequel à 6% donne des charges fixes de 3,600,000 par année.

Or, nous avons vu que le coefficient des opérations depuis 1914 a varié de 70% à 97%, et mettant les choses dans la meilleure situation, employons 82% déjà établi pour les dépenses et 18% pour les charges fixes, représentées par 3,600,000. Les dépenses d'opération dans le même rapport sont donc de 16,400,000; or comme le même volume de trafic à peu de chose près, passera sur les lignes du C. N. R., si la distribution est bien assurée, les dépenses d'opération, moins celles des trains sont réduites au plus de 42% d'après Wellington, d'où nous sauverons 9,500,000; ce montant à 6% représente un capital de 158 millions applicable aux charges fixes et aux contingences.

DEUXIEME REMEDE

J'ai dit que le deuxième remède était la dérivation. Aussi, pour que le problème reste dans les limites du possible, il faut encore d'autres conditions essentielles. Nous avons supposé qu'il n'y aurait aucun développement, aucune contingence, aucune branche nourricière, soit dans un terrain déjà colonisé ou à coloniser; or cet état ne peut demeurer. Il faut nécessairement briser le "statu quo" dans un pays à compétition, répondre aux émergences avec célérité, et surtout être relié aux vrais points d'importation et d'exportation, car la grande distance appauvrit le trafic; la paralysie est aussi un mal à éviter.

Sir Wilfrid Laurier eût la vision d'un transcontinental à 200 milles plus au nord que celui du C. P. R.

Sans égard au coût, aux faiblesses humaines, aux manoeuvres sourdes et effectives de MacKenzie & Mann, nous devons louer le choix de la localisation, qui est telle qu'elle élimine toute compétition entre le Transcontinental National et le Pacifique Canadien. L'avenir nous prouvera que cette artère principale de développement devait rationnellement être bâtie d'après les données les plus modernes, sa fonction ultime n'étant pas celle d'un chemin secondaire d'intérêt local. Aurions-nous un déficit de 73 millions, si MacKenzie & Mann n'avaient pas tourné leur attention sur Montréal ? Aussi ce que nous ne pouvons appréhender à sa juste valeur, sans faire des suppositions plus ou moins caduques, c'est l'absence de liaison du Transcontinental avec la Cité de Montréal, la métropole du Canada. Au mépris du progrès, de toutes les lois économiques en matière de chemin de fer, au défit d'une situation sans égale au monde, à la tête d'un port naturel de mer, formant le noeud de transition entre l'est et l'ouest, avec une garantie, comme référence, de 300 ans de civilisation, au mépris du droit naturel et des succès économiques du Dominion, on n'a pas encore réuni efficacement Montréal au Transcontinental !

EFFETS DU SECOND REMEDE

C'est Wellington qui l'établit ainsi: un accroissement de revenu de 10% sur une ligne plus propice, vaut autant que 15% enlevé, des dépenses d'opération.

Il est évident et rationnel que le plus grand marché du Dominion exige un lien solide avec le Transcontinental. La seule raison plausible de ce délai, de cette faute impardonnable réside dans une bataille de clochers, disons-le chacun doit se mettre dans la tête que chaque ville doit être desservie au mérite de sa situation naturelle. C'est une absurdité de vouloir violenter le haut commerce et le forcer plus vers une ville que vers une autre; chaque ville doit faire des dépenses, des améliorations à ses ports, à ses termini de chemins de fer, conformément au volume de trafic disponible et permis par les dépenses d'opération, les distances, les facilités naturelles et surtout par les différences de tarif par eau et par terre, et la centralisation vers les vrais points naturels et économiques d'exportation et d'importation. L'expérience de la plus grande population détermine une preuve séculaire et évidente. Voilà où repose le succès du rendement maximum, de l'intérêt primordial d'un pays, d'une marche progressive, du bonheur d'un peuple courageux et loyal.

Nous avons vu plus haut que l'application du premier remède, l'élimination, nous conduirait à la disponibilité d'un capital de 158 millions environ,

couvrant notre déficit de 1920. Or, l'embranchement de Montréal coûterait au plus 14 millions, par conséquent, la dépense ne serait pas onéreuse comparativement, et serait compensée par un surplus de revenu progressif, d'après les règles de Wellington. L'argument contre la construction de nouveaux chemins de fer nourriciers n'aurait pas sa raison d'être de ce fait.

Il y a aussi un autre argument qui a toujours été en vogue dans notre situation politique et constitutionnelle, c'est l'argument "ad hominem" ou "tu quoque". Toutefois, je crois qu'il est opportun d'attirer votre attention sur la réalité des faits.

Les facteurs qui déterminent les besoins normaux de transport par rails sont: la population et le territoire.

Sous le rapport de la population, quelle est la proportion existante ?

Ontario, avec 28% des rails, possède 35% de la population.

Québec, avec 12% des rails, possède 27% de la population.

Les Provinces de l'Ouest, avec 48% des rails, possèdent 22% de la population.

Les Provinces Maritimes, avec 9% des rails, possèdent 13% de la population.

Ainsi, Québec, avec plus du QUART de la population, n'a qu'un peu plus du DIXIEME des chemins de fer; alors, que les provinces de l'Ouest, qui représentent un peu plus seulement du CINQUIEME de la population, possèdent tout près de la MOITIE des chemins de fer.

Voyons ce qui en est relativement à l'autre facteur, celui du territoire.

Ontario, avec 28% des rails, possède 11% de la superficie.

Québec, avec 12% des rails, possède 20% de la superficie.

Les Provinces Maritimes, avec 9% des rails, possèdent 1% de la superficie.

Les Provinces de l'Ouest, avec 48% des rails, possèdent 31% de la superficie.

C'est-à-dire que Québec, avec le CINQUIEME environ de la superficie du Canada, ne possède qu'un peu plus du DIXIEME des chemins de fer, tandis que les provinces de l'Ouest, avec moins du TIERS de la superficie, ont près de la MOITIE des voies ferrées.

Autre point de vue à considérer et qui a bien son importance: quelle est la part financière, pour payer ces constructions ?

D'après les derniers retours officiels concernant la répartition par province des revenus des douanes, nous trouvons:

Ontario, qui paie 40% des droits perçus, a 28% de rails.

Québec, qui paie 31% des droits perçus, a 12% de rails.

Les Provinces Maritimes, qui paient 5% des droits perçus ont 9% de rails.

Les Provinces de l'Ouest, qui paient 17% des droits perçus, ont 48% de rails.

Ainsi, les provinces de l'Ouest, qui ne contribuent que 17 pour du revenu des douanes, la principale source de revenus, ont la MOITIE presque des chemins de fer, tandis que Québec, qui paie le TIERS des recettes, a un peu plus du DIXIEME du réseau. Le District de Montréal représente 75% en valeur de la Province de Québec et en population 50%.

Ce n'est pas mon intention d'appuyer sur ce point, mais notre marasme financier, en ce qui regarde les chemins de fer prouve avec une évidence incontestable qu'on a abusé du pouvoir pour produire un équilibre instable, et arracher impunément à la Province de Québec, son prestige et sa place naturelle, d'être la clef de voûte de la Confédération; quelqu'en soient les motifs, l'état de nos finances démontre amplement qu'on a fait erreur, et cela au détriment du pays entier. Les autres Provinces le reconnaissent et à juste titre. Heureusement qu'un changement s'est opéré, et souhaitons qu'il ne soit pas trop tard.

CONCLUSION

Si l'on étudie à la lumière des faits, l'histoire des chemins de fer, il est facile de se persuader et de se convaincre qu'au point de vue du pays, de l'intérêt général, la Cité de Montréal devrait être reliée au Transcontinental, non pas par une ligne détournée, temporaire, mais une ligne suivant les lois économiques des tracés des chemins de fer, d'après la configuration géologique existante.

Le premier acte qui se présente logiquement à l'esprit de l'observateur, c'est de chercher à guérir le mal par les remèdes de l'homme de l'art: la nomination d'une commission d'experts est donc de toute nécessité. Son devoir serait d'étudier les meilleurs moyens à suivre pour atteindre le but visé, c'est-à-dire réparer toutes les fautes possibles dans nos réseaux nationaux de chemins de fer, de suggérer des mesures qui dirigeraient le trafic, de voir quelles sont les lignes à éliminer, de fixer proportionnellement le quantum du tarif, et enfin, de prouver tout avancé par calculs numériques ou graphiques, suivant les règles de l'art qui peuvent exister, afin d'éviter toute opinion gratuite de la part des experts.

Loin de moi toute prétention de vouloir m'imposer en prophète, sur les résultats pratiques à obtenir dans le mode de procéder que je preconise. Je n'ai voulu que suivre une marche logique, un mode d'action à la lumière des faits patents. Je n'ai pas besoin de vous prévenir, que vous rencontrerez peut-être des personnes, plus ou moins intéressées, qui affirmeront que les choses ne se passent pas telles

que je viens de la démontrer, mais soyez assurés qu'il existe en faveur des remèdes précités, d'autres arguments beaucoup plus profonds, et il serait trop long de les développer dans un simple exposé sommaire. Rester dans les limites des revenus du pays, voilà où doivent tendre tous les efforts de nos chefs d'état.

Dans cette question de chemin de fer, nos administrateurs ont un devoir à remplir, et c'est en fortifiant d'avantage le peu de connaissance qu'ils ont dans ces questions de chemins de fer, qu'ils pourront approuver ou désapprouver le remède qu'il faudra nécessairement appliquer à ce mal qui ronge notre situation économique. Le peuple est en droit d'attendre la meilleure et la plus efficace des solutions. La Province de Québec doit démontrer, encore une fois, qu'elle peut sauver le pays du désastre, parce qu'elle se souvient.

SEANCE DE LA CHAMBRE

La Chambre de commerce s'est réunie le mercredi 3 mai 1922 sous la présidence de M. Alfred Lambert.

Etaient présents :—MM. Jos. Ethier, 1er V.-P., Paul Joubert, 2ème V.-P., Ludger Gravel, Frank Pauzé, Jos. Quintal, J.-B.-A. Lanctôt, Jos. Fortier, J.-A. Laferté, Tel. Latourelle, H. Laureys, J.-O. Labrecque J.-P. Gervais, O. Lefebvre, Em. de Boeck, A.-F. Ladouceur, L. Coviensky, Geo. Maréchal, Emery Larivière, P.-H. Dufresne, C.-E. Racine, H. Beaugard, J.-B.-A. Gougeon, J.-M. Guindon, A. Fyen, J.-A. Barrette, J.-A. Dansereau, J.-G.-A. Filion, Alex. Bailey, J.-C. Gagné, Avila Dufort, Lambert de Roode, Léon Lorrain, secrétaire.

MM. John Van Rickstal, consul de Belgique et L. Van Aken, invités.

M. Alex. Prud'homme, trésorier, s'était fait excuser.

La Chambre approuve le procès-verbal de la séance du 5 avril.

La Chambre ordonne qu'il soit donné suite à diverses demandes de renseignements.

Projet d'exposition à Lucerne.—La Chambre transmet à l'exécutif une lettre du sénateur Beaubien, suggérant qu'on fasse coïncider le train-exposition canadien en France avec l'exposition industrielle que le gouvernement suisse se propose d'organiser à Lucerne.

Les timbres sur les traites.—La Chambre transmet à l'exécutif un mémoire adressé au ministre des Finances par James Hardy & Sons, comptables de Toronto, protestant contre le décret qui ordonne de poser des timbres sur les traites avant acceptation.

Réception du Consul de Belgique.—Il nous fait grand plaisir d'accueillir pour la première fois à la Chambre de commerce M. John Van Rickstal,

Consul de Belgique à Montréal, déclare M. le président.

Diplômé de la célèbre Université de Louvain et de l'Ecole Supérieure de Commerce, Consulaire et de Finances St-Ignace, à Anvers, sa ville natale, M. Van Rickstal fut nommé vice-consul de Belgique en février 1912. Il remplit pendant sept ans ces importantes fonctions à New-York, d'avril 1912 à mai 1919, alors qu'il fut chargé d'une mission spéciale à Détroit. Il fut ensuite vice-consul à Londres, de décembre 1919 à novembre 1920.

Son séjour aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne préparait admirablement M. Van Rickstal au poste de consul de Belgique dans la métropole du Canada. Aussi le Gouvernement belge, en décembre 1920, le chargea-t-il de la gérance du consulat de Belgique à Montréal, où il fut nommé consul le 5 avril dernier.

En souhaitant la bienvenue à M. le consul de Belgique, la Chambre de commerce de Montréal désire lui exprimer son entier dévouement à la cause du développement des relations commerciales et intellectuelles entre nos deux pays.

Nous avons le plaisir de recevoir aujourd'hui, ajoute M. le président, M. Léon Van Aken, représentant à Montréal le Comité central des industriels de Belgique. Et nous sommes heureux de lui dire que la Chambre de commerce sera toujours prompte à seconder ses efforts.

M. le consul de Belgique assure qu'il a trouvé au Canada un accueil si sympathique, que Montréal est de beaucoup le poste le plus agréable de tous ceux qu'il a occupés. M. Van Rickstal fait ensuite le tableau de la Belgique avant la guerre et pendant l'occupation, et parle de l'immense effort de reconstitution qui se fait dans tous les ordres de l'activité économique. La Belgique s'est remise au travail avec ardeur. Tous les chemins de fer sont rebâti. Les ports retrouvent leur activité d'autrefois. Les finances s'assainissent et se reconstituent. La reconstruction industrielle va bon train. La restauration agricole se poursuit également. Le commerce extérieur est en reprise active. La Belgique désire développer ses relations avec tous les pays, notamment avec le Canada qui offre un grand nombre de produits d'échange.

M. Van Aken fait observer que le Comité central des industriels de Belgique nomme dans les principaux centres du monde des correspondants qui le documentent sur les possibilités d'affaires. Non seulement le Canada pourrait acheter davantage en Belgique, mais il s'approvisionnerait avec profit au Congo belge de certaines matières, comme par exemple le caoutchouc, qui a déjà fait son apparition sur la marché canadien. M. Van Aken verrait avec plaisir la conclusion d'un traité de commerce entre le Canada et la Belgique. Il désirerait aussi que le régime des échantillons dont bénéficient au Canada certains pays fût étendu à la Belgique.

La Belgique et le Marché canadien.—Vous n'attendez pas de moi, messieurs — dit M. le président — que je vous présente M. Henri Laureys.

Au Canada depuis un grand nombre d'années, M. Laureys est devenu Canadien. J'ajouterai qu'il est devenu l'un des Canadiens français les plus distingués: il nous fait grand honneur et nous rend d'incalculables services. Ouvrier de la première heure à l'Ecole des Hautes Etudes commerciales, il fut désigné il y a cinq ou six ans, par un conseil d'administration clairvoyant, aux importantes fonctions de directeur de cette grande institution où notre commerce et notre industrie peuvent trouver de précieux auxiliaires.

Aux dernières élections de la Chambre de commerce, M. Laureys fut élu conseiller de notre association, et ses récentes initiatives sont trop connues pour que j'aie besoin de les rappeler et trop appréciées pour que j'aie besoin d'en souligner l'importance.

M. Laureys veut bien traiter aujourd'hui devant nous un sujet qui lui est doublement cher: "La Belgique et le marché canadien". Comme je partage l'impatience que vous avez de l'entendre, je lui laisse avec plaisir la parole.

M. Laureys prononce une très intéressante conférence dont le texte, à la demande de M. Joubert, sera inséré dans le "Bulletin".

M. Fyen, directeur de l'Ecole Polytechnique, remercie et félicite M. Laureys de son utile et brillante conférence.

Le pont entre Montréal et la Rive Sud.—J'avais l'honneur de représenter la Chambre de commerce au dîner du centenaire du Board of Trade, rapporte M. le président. Et M. le maire de Montréal, invité à prendre la parole, s'est permis d'exprimer son opinion personnelle à propos du pont entre Montréal et la Rive Sud. M. le maire craindrait l'exode des industries; il semble ignorer que l'établissement de nombreuses usines et fabriques en-dehors de Montréal n'a pas nui à la métropole, bien au contraire. L'attitude de M. Martin, qui se proclamé l'ami des ouvriers, est d'autant plus étonnante que le pont serait un bienfait pour l'ouvrier, puisqu'il lui permettrait d'aller vivre sur la Rive Sud dans une maison salubre et agréable. Le pont projeté ne manquerait pas d'avoir, au point de vue général, le plus heureux effet, car les agglomérations trop denses, avec tous les inconvénients qu'elles comportent, favorisent tous les désordres sociaux. Enfin, ce pont, facilitant l'accès de Montréal, influerait heureusement sur le coût de la vie et l'activité commerciale.

Je crois devoir déclarer, conclut M. le président, que la Chambre de commerce est toujours en faveur de ce projet, parce que les adversaires n'ont pas encore fait valoir un argument sérieux.

Et la séance est levée.

SEANCE DU CONSEIL

Le Conseil de la Chambre de commerce s'est réuni le mercredi 10 mai 1922 sous la présidence de M. Alfred Lambert.

Etaient présents:—MM. Jos. Ethier, 1er V.-P., Paul-E. Joubert, 2ème V.-P., C.-H. Catelli, Jos. Fortier, J.-O. Labrecque, J.-P. Gervais, Henri Viau, H. Laureys, A.-H. Hardy, Léon Lorrain, secrétaire, membres du Conseil.

Assistaient également:—MM. L.-M. Cornelier, Geo. Maréchal, Dr J.-C. Poissant, Alex. Bailey, Lambert de Roode, membres de la Chambre.

M. J.-A. Laferté, absent de la ville, s'était fait excuser.

Le Conseil approuve le procès-verbal de la séance du 26 avril.

Le Conseil ordonne qu'il soit donné suite à diverses demandes de renseignements.

Hon. M. Philippe Roy.—Le commissaire du Canada à Paris, qui devait faire une causerie devant la Chambre, s'excuse par dépêche d'être retenu à Ottawa.

Comité d'honneur.—Sur l'invitation de M. Laureys, directeur de l'Ecole des Hautes Etudes commerciales, M. le président accepte de faire partie du Comité d'honneur de l'Ecole, dont sir Lomer Gouin est le président.

American Collège of Surgeons.—M. Ethier est désigné pour représenter la Chambre de commerce à une réunion que tiendra ce Collège à l'Université de Montréal, le vendredi soir 12 mai.

Les français dans les services du Ministère du Commerce.—L'hon. M. J.-A. Robb, ministre du Commerce, déclare qu'il regrette qu'il n'y ait pas un plus grand nombre de commissaires du commerce de langue française et rappelle que, d'après la loi, "la commission du service civil a le contrôle de toutes les nominations dans ces services".

Le train-exposition canadien.—A la demande de M. Laureys, le secrétaire reçoit instructions de communiquer à M. le sénateur Beaubien toutes les adhésions reçues des chambres de commerce du Canada à notre résolution sur ce sujet.

Train agricole.—A la suggestion de M. le président, le Conseil adresse ses félicitations au gouvernement de Québec et au Canadien-Pacifique qui ont organisé de concert un train agricole qui parcourra la province.

Les questions à l'étude.—Il est proposé par M. Catelli, appuyé par M. Gervais, et unanimement résolu: Que toute question soumise à la Chambre ou au Conseil pour être étudiée par une commission devra être exposée par écrit.

Le chèque uniforme.—M. Viau demande s'il ne serait pas opportun de suggérer qu'on établisse un chèque et une traite uniformes quant au format et à l'endroit où inscrire le montant en dollars.

VOLAILLES DE TOUTE SORTE,
OEUFS FRAIS, BEURRE, PLUMES

Achetés en tout temps par
P. Poulin & Cie

39, MARCHE BONSECOURS

Montréal.

PAIEMENTS RAPIDES. PAS DE COM-
MISSION. DEMANDEZ LES PRIX
PAR LETTRE.

J. P. O'SHEA & CIE

IMPORTATEURS

de verre de tous genres

MANUFACTURIERS

de Vitraux d'Eglise et de fantaisie.

Négociants en vitres de tous genres

(Plate Glass)

Vitres pour tout usage
15, ruelle Perrault, MONTREAL.

EST 430 - 3751 - 3943

TELEPHONE: EST 1878



Fleurs télégraphiées partout
108 et 110, rue Ste-Catherine E
MONTREAL

Spécialité: Tributs Floraux

HOTEL "PLAZA"

NOUVEAU ET MODERNE

PLANS EUROPEEN ET AMERICAIN

\$3.00 et plus.

52-54, Place Jacques-Cartier

TEL. MAIN 1440 MONTREAL

J. V. DESAULNIERS

IMMEUBLES
PRETS

Assurances
Administration

DE

PROPRIÉTÉS

ET DE

SUCCESSION

GERANT

The Greater Montreal Land
Investment Company, Ltd.

CHAMBRE 502, 90, RUE ST-JACQUES,
MONTREAL

TEL. BELL MAIN 4732

**FABRIQUE CANADIENNE
DE BANDAGES**

C. MARTIN, Prop.

MEMBRES ARTIFICIELS, — BANDES
HERNIAIRES, — APPAREILS POUR
DIFFORMITES, — BAS ELAS-
TIQUES, — CEINTURES
ABDOMINALES

33-38 RUE CRAIG EST,
MONTREAL

Dept. C.

Tél. Est 1853

La Cie J. & C. Brunet

LIMITEE

Plomberie
Couverture
Electricité
Chauffage



223 boul.
St-Laurent

MONTREAL

P. A. GAGNON

Comptable licencié
Chartered Accountant

Chambres 315, 316 et 317.

EDIFICE MONTREAL TRUST

No 11 PLACE D'ARMES

MONTREAL

Tél. Main 4012

Eugène Prévost
L.I.C.

Herman Perras

PREVOST & PERRAS

Liquidations, Collections,
Règlements.

(Eugène Prévost, syndic autorisé.)

EDIFICE DULUTH, 50 Notre Dame O.
Chambre 21 Tel. Main 1066

H. Beauregard

Comptable

70, RUE ST-JACQUES

MONTREAL.

Tél. Main 733

EDIFICE ST-NICOLAS
Chambre 416

J. A. BARRÉTTE

International Agency

Représentants de manufacturiers

Machinerie et spécialité en
quincaillerie

Courtiers en machines usagées

Représentants exclusifs de
ROBINSON MFG. CO.

Machines pour meuniers

Assurances au prix coûtant.

La Compagnie d'Assurance Mutuelle de Montreal Contre le Feu

Siège Social

Montréal,

BUREAU DE DIRECTION:

M. L.-M. LYMBURNER, Président.

M. PAUL-E. JOUBERT, Vice-président,
de Lamontagne, Limitée.

M. G.-N. DUCHARME,
Président, La Sauvegarde.

M. ALFRED LAMBERT,
Président Chambre de commerce,
Président Alfred Lambert, Inc., etc.

M. J.-O. LABRECQUE,
de J.-O. Labrecque et Cie.

M. L.-M. CORNELLIER,
Bourgeois.

M. E.-H. SOLIS,
Directeur, La Sauvegarde.

M. J.-N. CABANA,
Secrétaire-Trésorier.

M. L.-C. FARLY,
Inspecteur.

DÉPOT AU GOUVERNEMENT DE QUÉBEC

Demandez notre prospectus.

Agent Spécial:

CREDIT MONT-ROYAL Limitée

TÉLÉPHONE MAIN 7908.

92 RUE NOTRE-DAME EST

Êtes-vous suffisamment assuré contre l'incendie ?

Votre police d'assurances contient beaucoup de clauses énumérant ce que la compagnie qui vous assure s'engage à faire pour vous si vos propriétés étaient incendiées.

Outre les conventions contenues dans votre police, vous êtes en droit d'attendre de la part de la compagnie toute l'assurance qu'il lui est loisible de vous accorder, assistance qui a pratiquement autant de valeur que votre contrat.

Nous sommes prêts à vous aider, persuadés que quelques bons conseils, dictés par l'expérience, qui n'entraîneront pour vous ni dépense, ni obligations quelconques, pourraient vous être utiles. Faites donc appel aux experts de la

BRITISH COLONIAL

FIRE INSURANCE COMPANY



THEODORE MEUNIER,
Directeur.

Téléphone: Main 2580

STATION DE SERVICE



SALLE DE VENTE

L'Auto pour les affaires, la promenade
et la livraison.



Toujours en mains:

Carrosserie commerciale de tous genres.

JOS. BONHOMME Ltée
200, rue Guy

MONTREAL
Main 967-1571-7236

Le format qui conviendrait aux maisons de commerce, fait observer M. Ethier, ne donnerait probablement pas satisfaction aux particuliers.

Dévoilement d'un monument.—M. le président rapporte qu'il a représenté la Chambre de commerce au dévoilement du monument élevé, à la gare Windsor, à la mémoire des membres du personnel du Canadien-Pacifique morts au champ d'honneur. Ce fut, dit-il, une manifestation à la fois grandiose et simple.

Films commerciaux.—M. le président rappelle que mercredi prochain, 17 mai, le Conseil se réunira à la Chambre à 4 heures précises, et qu'à 4 h. 30 il assistera, à l'Ecole des Hautes Etudes commerciales, à la représentation de deux films commerciaux.

Et la séance est levée.

SEANCE DU CONSEIL

Le Conseil de la Chambre de commerce s'est réuni le mercredi 17 mai 1922 sous la présidence de M. Alfred Lambert.

Etaient présents :—MM. Paul-E. Joubert, 2ème V.-P., Ludger Gravel, Jos. Fortier, J.-B.-A. Lanctôt, J.-N. Cabana, J.-O. Labrecque, J.-A. Paulhus, H. Laureys, A.-H. Hardy, J.-P. Gervais, Henri Viau, Alfred Roy, Léon Lorrain, secrétaire, membres du Conseil.

Assistaient également : MM. Léon Trépanier, Emery Larivière, Geo. Maréchal, membres de la Chambre.

M. J.-A. Laferté, absent de la ville, s'était fait excuser.

Le Conseil approuve le procès-verbal de la séance du 10 mai.

Le Conseil ordonne qu'il soit donné suite à diverses demandes de renseignements.

L'immigration.—Le greffier de la Cité communique copie d'une lettre à ce sujet, adressée à l'hon. M. Stewart, ministre de l'Intérieur.

M. l'échevin Trépanier rapporte qu'une commission municipale a étudié la question et fait des recommandations à Ottawa. Les amendements adoptés récemment par le Parlement concordent assez bien avec ces recommandations. Le secrétaire reçoit instructions de demander le texte des amendements du Parlement et celui du rapport de la commission municipale.

Prolongement de la rue de Montigny.—Une proposition dans ce sens, soumise au Conseil dans une lettre de M. G. Maréchal, est transmise à la commission des affaires municipales.

Recherche d'industries nouvelles.—Le Conseil transmet à la commission pour l'expansion du com-

merce une lettre de M. Thomas Fraser, suggérant la nomination d'un fonctionnaire provincial chargé de recruter de nouvelles industries.

Proposition de nouveaux membres.—M. Wilfrid Lorrain, manufacturier, est présenté par M. Joseph Ethier. — MM. J.-J. Joubert, Zép. Joubert et Nap. Charest, industriels, par M. J.-C. Groves-Contant, — MM. N.-E. Lanoix et Edouard Michaud, par M. Henri Viau.

Ajournement.—Sur proposition de M. Henri Viau, appuyé par M. J.-A. Paulhus, le Conseil décide à l'unanimité de suspendre ses séances jusqu'au mercredi 13 septembre.

SEANCE DE LA CHAMBRE

La Chambre de commerce du district de Montréal s'est réunie le mercredi 7 juin 1922 sous la présidence de M. Alfred Lambert.

Etaient présents : MM. Jos. Ethier, 1er V.-P., Paul Joubert, 2ème V.-P., Alex. Prud'homme, trésorier, C.-H. Catellé, J.-B.-A. Lanctôt, J.-O. Labrecque, Henri Viau, J.-A. Laferté, J.-P. Gervais, Israël Cardin, A.-H. Hardy, S. Oulmet, Avila Dufort, N.-E. Lanoix, Alex. Bailey, Lambert de Roode, Léon Lorrain, secrétaire.

M. Laureys, parti le matin pour l'Europe, se fait excuser.

La Chambre approuve le procès-verbal de la séance du 3 mai.

La Chambre ordonne qu'il soit donné suite à diverses demandes de renseignement.

Dîner.—La Chambre prie M. Paul-E. Joubert, 2e vice-président, de la représenter au dîner qui sera donné au Windsor, le vendredi soir 9 juin, par la Chambre de commerce de Rochester, N. Y.

Canada-Colombie.—M. Pedro Nel Ospina, président élu de la République de Colombie, actuellement en stage à New-York, et que la Chambre de commerce et d'autres corps publics avaient invité à venir inaugurer à Montréal le service maritime Canada-Colombie, s'excuse de ne pouvoir venir maintenant, mais promet de se rendre à Montréal prochainement.

Le visa des factures.—La Chambre délègue MM. Joubert, Prud'homme et Viau à une réunion convoquée par l'Association des fabricants canadiens le jeudi 8 juin, pour discuter la question de faire viser par les commissaires du commerce canadien les factures des marchandises expédiées de l'étranger au Canada.

Réclamations des policiers.—L'Union ouvrière fédérale des policiers No 62 communique copie d'une requête contenant les réclamations qu'elle a adres-

ETABLIE EN 1887

JOS. COTE Limitée

QUEBEC

Importateurs et négociants en gros

EPICERIES

BISCUITS, CONFISERIES,

CHOCOLAT, etc.

Loyauté
fait
notre
force



Qualité
fait
notre
clientèle

Les cigares "Côté Clear Havana" son garantis sans rival à prix égaux.

Bureau et magasin de gros:

188, rue Saint-Paul, Québec

6 SUCCURSALES A QUEBEC

Pour tabacs, cigares et articles de fumeurs.

Ecole Polytechnique

DE MONTREAL

Ingénieur Civil, Ingénieur Chimiste,
Architecte

DUREE DES COURS:

Division des Ingénieurs: quatre années.
Division des Architectes: cinq années.

Ecole de Préparation

Prépare aux examens d'admission à l'Ecole Polytechnique.

Les examens d'admission ont lieu en juin et en septembre.

Les finissants des cours classiques y sont admis sans examen.

COURS D'ETE:

Du 2 juillet au 15 septembre, en vue des examens d'admission de septembre. Les finissants des cours classiques qui veulent éviter l'année de préparation suivront les cours d'été avec avantages.

Pour renseignements, s'adresser au Directeur

228, RUE SAINT-DENIS, MONTREAL

GENIN, TRUDEAU & CIE

Limitée

22 RUE NOTRE-DAME Ouest

MONTREAL

Importateurs
et Fabricants
d'Articles de

FUMEURS

Propriétaires des marques bien connues

U - M - ALGERIAN - CINTO

Seuls agents au Canada pour les célèbres pipes

PETERSON

Garanties pour ne pas craquer ni brûler.



Bureau de Placement Provincial

SERVICE GRATUIT SANS DELAI

Des milliers de personnes ont obtenu depuis la création du Bureau de Placement, par le Gouvernement Provincial, des emplois permanents des plus avantageux, et cela

GRATUITEMENT

Nous attirons aussi l'attention des patrons qui pourront, en communiquant leurs demandes à ce Bureau, obtenir des employés compétents et sans délai puisque un grand nombre de personnes sans emploi s'y présentent chaque jour; à ce bureau vous pouvez faire un choix avantageux.

SERVICE

Nous ne saurions trop insister auprès des patrons et employés sur les avantages de se servir de ce Bureau de Placement Provincial dont l'action s'étend à toutes les branches du travail et de l'industrie.

AVANTAGE

Vous avez l'avantage de traiter personnellement, si vous le désirez, avec les employés et aussi vous avez l'usage d'un bureau privé.

FRANCIS PAYETTE, Surintendant.

No 9 rue St-Jacques MONTREAL

HEURES DE BUREAU: 9 hrs. A. M. à 5 hrs P. M.

Correspondance Sollicitée.



Propriétaires et Distributeurs
DE LA MARQUE
"VICTORIA"

Conserves de Légumes, de Fruits, de Poissons,
Epices, Thés, Cafés, Sauces à la Tomato, Vi-
naigre, Poudre à Pâte, Grasse à frire, Allu-
mettes, Beurre de Pistaches, et autres produits
excellents.

Laporte. Martin Limitee
Distributeurs en Gros de Produits Alimentaires
584 rue St-Paul Ouest MONTREAL



LES
PRODUITS
UNIC
SONT
"toujours
les
meilleurs"

Montreal Dairy

CANADIAN GOVERNMENT
MERCHANT MARINE

LIMITED
DE MONTREAL, P. Q.

- SERVICE DE LIVERPOOL:—**
S. S. Canadian Pioneer 22 juillet
- SERVICE DE LONDRES:—**
S. S. Canadian Challenger 13 juillet
- SERVICE DE GLASGOW:—**
S. S. Canadian Volunteer 4 aout
- SERVICE DE CARDEFF ET SWANSEA:—**
S. S. Canadian Otter 25 juillet
- SERVICE D'AUSTRALIE et NOUVELLE-ZELANDE:—**
S. S. Canadian Explorer 26 juillet
- SERVICE BARRADES, TRINIDAD (a) et DEMERARA:—**
S. S. Canadian Logger 2 aout
(a) Cargaison de Trinidad acceptée pour port
d'Espagne et San Fernando à taux égaux.
- SERVICE DE HAMILTON, BERMUDES, NASSAU,
KINGSTON et BELIZE:—**
S. S. Canadian Forester 13 juillet
- SERVICE DE ST-JEAN, Terre-Neuve, via Charlottetown, I.-P.-E.**
S. S. Canadian Sapper 28 juillet

* Transporte un nombre limité de passagers de cabines.
† Transporte des passagers de première classe seulement.

S'adresser à W. A. CUNNINGHAM,
Agent général du fret,
230, rue Saint-Jacques,
Montréal, Qué.
Phone Main 8700.

ROYAL EXCHANGE

ETABLIE EN 1720
ASSURANCE DE LONDRES, Angl.

Transige les
Polices sur
les Acci-
dents et la
Maladie.
La res-
ponsabilité
des
employés.
La res-
ponsabilité
pour les
élévateurs.



Peu
la res-
ponsabilité
du
camionnage.
Les res-
ponsabilités
publiques,
et les res-
ponsabilités
en
général.

Pertes payées depuis l'Organisation, au-delà
de \$300,000,000

DIRECTEURS DE MONTREAL:
Sir Vincent Meredith, Bart., Sir Lomer Gouin, K.C.M.G.,
H. B. Mackenzie, Vicomte B. de Rounefort.
Bureau-Chef pour le Canada, EDIFICE ROYAL EXCHANGE
M. ARTHUR BARRY, Gérant Général

sées à l'administration municipale.

M. F. W. Stewart, président de la Ligue du progrès civique, invite M. le président à assister, le mercredi 14, au Board of Trade, à une réunion de plusieurs corps publics de Montréal pour mettre cette question à l'étude.

Achat d'un immeuble.—Il est proposé par M. Joseph Ethier, appuyé par M. Alex. Prud'homme : Que la Chambre de commerce du district de Montréal, siégeant en assemblée générale le mercredi 7 juin 1922, autorise l'exécutif et la commission des finances à acheter, pour le compte de la Chambre de commerce du district de Montréal, la propriété portant les Nos 17 et 19 de la rue St-Jacques, à Montréal, pour une somme n'excédant pas \$18,500, dont \$5,000 comptant et la balance payable dans cinq ans et portant un intérêt de six pour cent. La commission sera payable par le vendeur.

M. Ethier fait remarquer qu'il serait très avantageux à la Chambre de commerce d'avoir une entrée rue St-Jacques.

Sur une demande d'information de M. J.-B.-A. Lanctôt, M. le président expose qu'une partie de l'immeuble en question appartient déjà à la Chambre. Cette portion était louée à la succession Baxter en vertu d'un bail de vingt-cinq ans, et la succession Théoret s'était substituée, en tant que locataire, à la succession Baxter. Or, ce bail ayant pris fin le 1er mai dernier, la Chambre de commerce, qui rentre en pleine possession de cette partie de l'immeuble, se propose d'en acquérir l'autre partie, appartenant à la succession Théoret, et qui est en bordure de la rue St-Jacques.

M. Prud'homme ajoute que l'immeuble à acquérir ayant une superficie de 913 pieds, le prix en serait d'environ \$20 le pied. Il rapporte, y compris la partie appartenant à la Chambre, \$1380 par année. Même sans envisager l'éventualité d'une reconstruction, conclut M. Prud'homme, nous ferions là une excellente opération à cause de la plus-value que donnerait à l'ensemble de notre propriété une entrée rue St-Jacques.

La proposition est unanimement adoptée.

Il est proposé par M. I. Cardin, appuyé par M. Henri Viau, et unanimement résolu : Que l'exécutif soit autorisé à prendre, s'il le juge nécessaire, des moyens légaux afin d'entrer en possession de la partie de l'immeuble appartenant à la Chambre de commerce qui est occupée présentement par les locataires de la succession Théoret.

Responsabilité des marines d'Etat.—Après un rapport verbal de M. Catelli, qui a étudié un rapport de la Conférence de Londres et un mémoire de la Chamber of Shipping of the United Kingdom, au sujet de l'exemption des marines d'Etat des responsabilités dont sont passibles les flottes exploitées par l'initiative privée, la Chambre de commerce adopte unanimement la résolution suivante :

"La Chambre de commerce du district de Montréal est d'avis qu'un Etat exploitant une marine de commerce, transportant des marchandises pour le public et émettant des connaissements, devrait être soumis aux lois générales de navigation et passible des mêmes responsabilités qu'une compagnie privée."

Le timbre sur le cheque.—La Chambre transmet à l'exécutif, avec pouvoir d'agir, la question du timbre sur le chèque, au sujet de laquelle le Board of Trade de Toronto et The Bond Dealers' Association of Canada lui demandent son avis.

Montréal et la question des chemins de fer.—M. Séraphin Ouimet fait sur ce sujet une intéressante causerie dont le texte à la demande de M. le président, sera publié dans le "Bulletin".

Remerciements.—La Chambre vote des remerciements à MM. Léonard et Barcelo, pour le bienveillant accueil qu'ils ont fait à un groupe de membres qui a parcouru les divers services de l'Hôtel des Postes; et à MM. Saint-Cyr, Hutchison et Gahoury, pour la courtoisie dont ils ont fait montre lors de la visite des usines et ateliers de la Compagnie des tramways.

Proposition de nouveaux membres.—M. J.-F. Saint-Cyr, président de la commission des tramways, est présenté par M. Alfred Lambert, et M. J. Hector LaRocque, gérant de la West Disinfecting Co., par M. Léon Lorrain.

Et la séance est levée.

L'OFFRE ET LA DEMANDE

(La Chambre de commerce décline toute responsabilité sous cette rubrique.)

— Illa & Compania, Maipu 73, Buenos Aires (Argentine) offrent leurs services pour représenter des maisons canadiennes : bois, fer, acier, quincaillerie, papiers, produits chimiques.

— Paul Blavot, 65 rue des Vinaigriers, Paris, manufacturier de rasoirs du sûreté "Just" demande agent actif.

— Le bureau d'études industrielles Fernand Courtoy, 34 et 43 rue Bosquet, Bruxelles, offre ses services : achats, surveillance des constructions et fabrications, essais, expéditions. (Voir notice au secrétariat de la Chambre de commerce.)

— Antoine Peeters, 25 rue Lusitania, Casablanca (Maroc), offre ses services en tant que représentant et agent commissionnaire pour le Nord de l'Afrique : Algérie, Tunisie, Maroc.

— Anglo-Chinese Trading Co., Chinese Post Office, Box No 9, Hankow (Chine), offre ses services comme représentant de firmes canadiennes. (Voir au secrétariat de la Chambre de commerce liste d'articles demandés en Chine.)

BANQUE DE MONTREAL

Etablie il y a 190 ans

Capital versé: \$27,250,000

Surplus: \$27,250,000

Profits indivis: \$579,675

Total de l'actif: \$653,869,071.

CONSEIL D'ADMINISTRATION:

M. R. B. Angus,
M. H. R. Drummond,
Lt. Col. Herbert Melson, C.M.G., M.C.,
M. G. B. Fraser,
M. E. W. Beatty, C.R.

Président: Sir Vincent MEREDITH, Bart.,
Vice-président: Sir Charles Gordon, G.B.E.
Rt. Hon. Lord Shaughnessy, K.C.V.O.
M. D. Forbes Angus,
M. Harold Kennedy,
Son Honneur Henry Cockshutt,
Sir Lomer Gouin, K.C.M.G.

M. C. R. Hosmer,
M. Wm. McMaster,
M. J. W. Beauclerk,
M. J. H. Ashdown,
General Sir Arthur Currie
G.C.M.G., K.C.B.

Siège social: MONTREAL.

Sir Frederick Williams-Taylor, gérant-général.

SUCCURSALES

Canada et Terre-Neuve: La banque a des succursales dans toutes les principales cités et villes.
Angleterre, Londres: 47 Threadneedle Street, E. C. 2; 9 Waterloo Place, S. W. 1.
France, Paris: Bank of Montreal (France), 6 Place Vendôme.
Etats-Unis, New-York: 64 Wall Street; Chicago: 27 et 29 South LaSalle Street; Spokane, Wash.; San Francisco, British American Bank (Auxiliaire de la Bank of Montreal).
Mexique, Mexico.
Les Indes Occidentales, la Guyane Anglaise et l'Afrique d'Ouest: La Colonial Bank (la Bank of Montreal y a un intérêt).

BANQUE D'HOCHELAGA

FONDEE EN 1874.

| | |
|--------------------------|--------------|
| CAPITAL AUTORISE | \$10,000,000 |
| CAPITAL VERSE ET RESERVE | 8,000,000 |
| TOTAL DE L'ACTIF | 75,900,000 |

CONSEIL D'ADMINISTRATION

J.-A. Vaillancourt, Président; l'hon. F.-L. Béique, vice-président; A. Turcotte; E.-H. Lemay; l'hon. J. M. Wilson.
A.-A. Larocque; A.-W. Bonner.

BEAUDRY LEMAN, Gérant-général.

334 Succursales et sous-agences en Canada — 42 Succursales dans la Cité et le District de Montréal.

Nous allouons l'intérêt au plus haut taux courant sur tout dépôt de \$1.00 ou plus fait à notre Département d'Épargne.

LA BANQUE NATIONALE

ACTIF: plus de \$68,000,000.

310 succursales et agences au Canada.

Fondée en 1860

BUREAU DE DIRECTION

Président:

L'HON GEO. E. AMYOT, Conseiller Législatif, Président de la Dominion Corset Co.

Vice-Président:

J. H. FORTIER, Vice-Président et Gérant-Général de P. T. Légaré, Ltée.

SIR GEO. GARNEAU, Président de Garneau, Ltée, Québec.

HON. J. NICOL, Trésorier provincial.

E. R. DECARY, Notaire, Vice-Président de la Corporation de Garantie de Titres et de Fiducie du Canada.

A. N. DROLET, de P. G. Bussières & Cie, Québec.

NAP. DROUIN, Président de la Rock City Tobacco.

A. B. DUPUIS, marchand de gros, Québec.

NAZ. FORTIER, manufacturier de cuir, Québec.

J. B. LALIBERTE, manufacturier de fourrures, Québec.

C. E. TASCHEREAU, notaire, Président de Eastern Canada Steel & Iron Works.

HENRI DES RIVIERES, Gérant-Général.

Correspondants dans le monde entier.

BANQUE PROVINCIALE DU CANADA

Capital autorisé: \$5,000,000. Capital versé et réserve, \$4,500,000.00

SIÈGE SOCIAL: 7 ET 9 PLACE D'ARMES

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

Président: L'honorable Sir Hormisdas Laporte, C.P., ex-maire de Montréal, de la maison Laporte, Martin Limitée, administrateur du Crédit Foncier Franco-Canadien.

Vice-Président: M. W.-F. Carsley,

Vice-Président: M. Tancredé Bienvenue, administrateur "Lake of the Woods Milling Co."

M. G.-M. Bosworth, président "Canadian Pacific Ocean Services Limited".

L'honorable Némèse Garneau, C. L. — Québec — président de la Cie de Pulpe de Chicoutimi.

M. Emilien Daoust, vice-président de la Librairie Beauchemin Limitée, Commissaire du Havre.

M. S.-J.-B. Rolland, président de la Cie de Papier Rolland Limitée.

BUREAU DES COMMISSAIRES Président: L'honorable Sir Alexandre Lacoste, C.R., ex-juge en chef de la Cour du Banc du Roi
Vice-Président: L'honorable N. Perdeau, N.P., Ministre sans portefeuille du Gouvernement Provincial, administrateur "Montreal Light Heat & Power Co., Ltd." M. J.-Auguste Richard, administrateur de l'Université de Montréal. Propriétaire du Fashion Craft.

200 succursales et sous-agences dans les provinces de Québec, d'Ontario, du Nouveau Brunswick et de l'Île du Prince-Édouard.

Cette Banque est la seule au Canada dont les fonds, déposés à son département d'Épargne, soient contrôlés par un Comité de censeurs qui examine mensuellement les placements ainsi faits.

Le meilleur Tabac Canadien Naturel



sur le marché Il possède de l'arome caractéristique du pur Quesnel et la saveur douce des autres variétés de tabac canadiens de choix.

Le gros paquet a 10 cts.

Contient deux fois la quantité de paquet à 5 cts. et vous donnera plus de satisfaction, car son plus gros volume nous permet de presser le tabac plus complètement, lui conservant toute sa fraîcheur et tout son arôme délicat.

The Rock City Tobacco Co., Limited, Quebec, Que.

Nous avons actuellement en magasin toutes nos bulbes et oignons à fleurs, tels que



TULIPES
JACINTHES
NARCISSES
ETC., ETC.
POUR PLANTATION
D'AUTOMNE

DEMANDEZ NOTRE LISTE DE PRIX
Articles et nourritures pour volailles
toujours en magasin.

HECTOR L. DERY

17 à 23 Notre-Dame Est, Montréal

Tél. Main 3036

Au Royaume des Tapis

1872 — 50 ANS — 1922

En cette année anniversaire de la fondation de notre commerce, nous offrons à toutes les personnes qui ont patronné notre maison depuis un DEMI-SIÈCLE un sincère et cordial merci !

Et afin de célébrer dignement par une année de succès cet anniversaire assez rare dans une vie commerciale, nous invitons tous les acheteurs à nous accorder, durant cette année mémorable, leur distingué et généreux patronage.

Maison Filiatrault

SPECIALISTE et IMPORTATEUR

Tapis — Linoleums — Rideaux

DRAPERIES, STORES ET ACCESSOIRES

Aussi toile, coton et couvertures de lits.

429, blvd Saint-Laurent

Tél. Est 635

MONTREAL



Lake of the Woods Milling Co. Limited

Meuniers de blé de l'Ouest canadien.
Farine pour les marchés local
et étranger.

FABRICANTS DE LA FARINE
"FIVE ROSES"

Bureau principal: Montréal. Bureau de
l'Ouest: Winnipeg. Moulins à Keewatin,
:: Portage La Prairie, Medecine Hat. ::

CAPACITE QUOTIDIENNE :
13,700 BARILS.