

35^e ANNÉE



DECEMBRE 1933

LE BULLETIN

DE LA

CHAMBRE DE COMMERCE

SOMMAIRE

Les travaux de la Chambre:

Procès-verbaux des 8 et 22 novembre	125
M. C. E. Gravel	126
Causerie de M. Paulhus	126
Notules	130
Progrès industriels et agricoles ..	131
Prises de poisson de mer en octobre	133
1933-1934	133
Table des matières	134



Handwritten notes and markings in the bottom right corner, including the number '111' and some illegible scribbles.

vers VOGUEZ L'ÉTÉ PERPÉTUEL BERMU DES - ANTILES



Oubliez vos soucis et vos tracas. Fuyez les rigueurs de l'hiver. De Halifax ou de Boston un paquebot "Lady" de la Canadian National Steamships vous conduira dans le Sud, aux îles vertes où règne le doux été avec son cortège de sports et d'amusements. Les Bermudes, les Lucayes, la Jamaïque, la Barbade, Trinidad, Demerara (G. A.), l'Amérique du Sud — sans parler des multiples petites îles enchantées de la mer des Caraïbes — vous invitent à passer, au milieu de leur végétation luxuriante et des plaisirs qu'elles offrent, la plus agréable des vacances.

Se renseigner auprès d'un agent de navigation, d'un agent du Canadian National ou à 384, rue St-Jacques.

CANADIAN NATIONAL STEAMSHIPS

QUAND UNE TEMPÊTE DE NEIGE COUVRE LA VILLE D'UN MANTEAU BLANC

... ET QU'IL FAUT SE FRAYER UN CHEMIN

Une véritable armée équipée avec le matériel moderne le plus perfectionné déblaie les rues sans délai et n'épargne aucun effort pour que le réseau des Tramways de Montréal continue son service sans interruption.

C'est ainsi que plus de mille tramways peuvent circuler sur des voies d'un développement de plusieurs centaines de milles et donner au plus grand Montréal avec l'appui de cent cinquante-trois autobus, un service de transport rapide et efficace.



DIRECT POUR LA FRANCE

Départ de Halifax

PENNLAND

le 31 décembre

WESTERLAND

le 11 février

pour Southampton, Le Havre
et Anvers

Rendez-vous en France directement et confortablement—bénéficiez des bas prix de la saison. La classe Touriste est la MEILLEURE à bord de ces paquebots de 16,500 tonnes. Prix de passage simple pour Le Havre, \$114.50 et plus; \$192 pour aller et retour. Passage simple à partir de \$77 en Troisième, et \$135.50 pour aller et retour.

Consultez toute agence de voyages ou



M. GEORGES LUBÉ

Directeur du Service Français

RED STAR LINE

485 RUE MCGILL, MONTRÉAL - Tél. MA. 7761

53 rue Dalhousie, Québec

Les GRANDS HÔTELS du CANADA

le

**CHÂTEAU
LAURIER**

OTTAWA

Lignes imposantes de certains châteaux de la Loire... ameublement de style... décoration harmonieuse... confort des grands hôtels américains... voilà quelques uns des traits caractéristiques du Château Laurier.

A Ottawa, se règlent toutes les grandes affaires de la nation... et au Château Laurier se rencontrent ceux qui les traitent.

Ne manquez pas d'y faire un séjour... Le service renommé du Canadien National y est à son apogée.

Tarif: \$3.00 par jour, et plus. Plan européen.

CANADIEN NATIONAL

CONSEIL D'ADMINISTRATION de la CHAMBRE de COMMERCE pour 1933-1934

PRÉSIDENT :

M. AVILA RAYMOND,

"Raymond Hardware Co.", 616 rue Craig Ouest.

1er VICE-PRÉSIDENT :

M. PHILIAS PARÉ,
G. A. Grier & Sons, Ltd.,
2120 Notre-Dame Ouest.

2ème VICE-PRÉSIDENT :

M. T. TAGGART-SMYTH
Gérant général, Banque d'Epargne,
262 rue St-Jacques Ouest.

TRÉSORIER HONORAIRE :

M. ALPHONSE MILETTE
Administrateur,
1106 Côte du Beaver Hall.

SECRÉTAIRE :

M. J. C. GROVES-CONTANT
25 rue St-Jacques Est.

MEMBRES DU CONSEIL :

MM. Carmel, J. R., Mt. Refrigerating & Storage Ltd., 1108 Craig Est.
Charton, Pierre, de "Herdt & Charton, Inc.", 2027 McGill College Ave.
Chartré, Maurice, de "LaRue & Trudel", 39 St-Jacques Est.
Daigle, L. Armand, de "Daigle & Paul", 1962 Galt Avenue.
Dufresne, C., de "Dufresne & Locke", 4201 Ontario Est.
Fabien, C. A., "La Cie de Glacières Ltée", 2473 Ste-Cunégonde.
Gagnon, Paul A., de "Rougier Frères", 350 rue Lemoyne.
Hurtubise, Joseph, courtier en assurances, 500 Place d'Armes.
Joubert, Zéphirin, de "J. J. Joubert Ltée", 4141 rue St-André.
Labonté, J. M. Prés. "Pariseau Frères, Ltée", 1299 Ducharme.

MM. Leclair, J. A.-A., entrepreneur, 214 New Birks Bldg.
Lorrain, Wilfrid, manufacturier, L'Abord-à-Plouffe, Qué.
Moisan, C. N., "Stand Paper Box Co. Ltd.", 6249 Ave. du Parc.
Morin, René, dir. "Trust Général du Canada", 112 St-Jacques Ouest.
Nadeau, H., "Laboratoire Nadeau, Ltée", 100 St-Paul Ouest.
Perrault, J. J., architecte, 4200 Sherbrooke Ouest.
Savoy, Geo. A., dir. "Dom. Blank Book", St-Jean, Qué.
Sawyer, Joseph, architecte, 1297 rue Guy.
Tremblay, J. P., entrepreneur, 3575 rue Addington.

AUTRES MEMBRES DU CONSEIL :

1. — Anciens présidents.

Sir Hormis La Laporte, C.P., Président Laporte, Hudon, Hébert, Ltée.
640, rue Saint-Paul Ouest.

MM. Joseph Contant, pharmacien, 368, rue Notre-Dame Est.
C.-H. Catelli, industriel, 3444 Ave. de l'Hôtel de Ville.
Fréd.-C. Larivière, marchand quincaillerie, 3715 Blvd. St-Laurent.
Armand Chaput, dir. Banque Can. Nations, 112 St-Jacques O.
J.-E.-C. Daoust, architecte, 266 rue St-Jacques Ouest.
Alfred Lambert, fab. de chaussures, 26 Notre-Dame Ouest.

MM. Jos. Daoust, manufacturier, 939 Sq. Victoria.
J.-V. Desaulniers, "Caisse Nat. d'Economie", 55 St-Jacques Ouest.
J. A. Paulhus, "D. Halton Co.", 428 Bonsecours.
Hon. R.-O. Grothé, de "L.-O. Grothé Ltée", 2090 boul. St-Laurent.
C.-E. Gravel, administrateur, 84 Notre-Dame Ouest.
Chs. Duquette, Prés. "Alliance Nationale", 515 Ave Viger.
L. J. Tarte, Ex-prop. "La Patrie", 276 St-Jacques O.

2. — Anciens vice-présidents et trésoriers :

MM. Ubald Garand, 20, rue Saint-Jacques Ouest.
J.-A.-E. Gauvin, 1551, rue Ste-Catherine Est.
Ed. Gariépy, 54, Notre-Dame Ouest.
Geo. Gonthier, auditeur général, Ottawa.
Rod. Bédard, 424, Avenue Viger.

MM. Israël Cardin, 2365 Boul. Rosemont.
J. O. Labrecque, 975 rue Wolfe.
J.-A. Laferté, 57 Saint-Jacques Ouest.
H. Delorme, 304 Beaumont.

AVOCATS-CONSEILS :

M. J.-C. LAMOTHE, C.R., 25 rue St-Jacques Est; M. Thomas Vien, C.R., 10 St-Jacques O.

Vérificateurs :

MM. Jean Valiquette, C.A., et A. Cartier, C.G.A., comptables.

COMMISSION PERMANENTES POUR L'EXERCICE 1933-34

Affaires Municipales. — MM. J. A. Paulhus, président, I. Cardin, C. H. Catelli, Alcide Chaussé, Chs. Duquette, C. E. Gravel, J. O. Labrecque, J. A. A. Leclair, Hon. Alf. Leduc, Victor Lévesque, Léon Masson, P. N. Ménard, Alph. Milette, V. E. Lambert, Phil. Paré, Geo. Pratt, J. A. Savard, J. P. Tremblay.

Agriculture et Produits Laitiers. — MM. Alf. Bissonnette, J.-A. Blais, J.-R. Carmel, Nap. Charest, J.-E. Chicoine, S.-L. Contant, J.-F. Desmarais, J. J. Joubert, Z. Joubert, W. Lorrain, Léo McKenna, Lucien Trudel, Benoit Trudel.

Assurances et Prévention des Incendies. — MM. J.-A. Blondeau, H.-C. Bourne, Alex. Bezil, N. Ducharme, Gilles Forget, Jos. Hurtubise, Théo. Meunier, Adonai Meunier, P. Villeneuve Morin, A. C. O'Donoghue, Paul Quimet, J. H. Pigeon, Gaston Rivet.

Automobiles. — MM. Jos. Boulé, Omer DeSerres, R. Généreux, Pierre Gravel, Victor Lévesque, J. O. Linteau, Emile Linteau, J. P. O'Shea.
Banque et Bourse. — MM. L. G. Beaubien, Beaudry Leman, M. Forget, J. A. Gagnon, Ernest Guilmont, Chs. Hudon, F. G. Leduc, Chs. Moncel, R. Morin, Chs. A. Roy, T. Taggart-Smyth.

Cuir, Peaux et Fourrures. — MM. J.-H. Beaudry, Ant. Bédard, Aug. Chevalier, Wilf. Clermont, Jos. Daoust, Fra. Desjardins, C. Dufrenne, J. E. Fournier, Wilf. Gagnon, A. Lépine, D. Lapière, A. Pichet, A. Rousseau.

Épicerie et Produits Alimentaires. — MM. J. F. T. Allard, Wilf. Archambault, S. L. Contant, Eug. Couvrette, Geo. Hogg, J. Huyman, Jos. Laporte, Hon. Alf. Leduc, Alph. Raymond, J. A. Quimet, T. St-Arnaud, Bruno Trudel.

Finances. — MM. Chs. Duquette, C. E. Gravel, Hon. R. O. Grothé, Alph. Milette, Philias Paré, J. A. Paulhus, Avila Raymond, T. Taggart-Smyth, L. J. Tarte.

Immeubles. — MM. J. C. Brosseau, C. E. Gravel, H. Gohier, Jos. Hurtubise, Albert Jetté, P. N. Ménard, Alph. Milette, René Morin, J. J. Perrault, J. H. Petit, Philias Paré, Ernest Pitt, J. Sawyer, J. P. Tremblay.

Législation. — MM. Israël Cardin, C. H. Catelli, Pierre Charton, A. S. Dezuire, Rosaire Dupuis, A. A. Grothé, Ernest Guilmont, P. N. Ménard, Alph. Milette, René Morin, René Faribault, Gaston Rivet, T. Taggart-Smyth, Thomas Vien.

Mines, Forest, Hydro-Electrique. — MM. L. de G. Beaubien, Paul Bèique, Alph. Bélanger, Rolland Bock, L. Armand Daigle, J. N. Forest, Aug. Frigon, Paul Gagnon, L. M. Labonté, A. J. H. Langevin, U. A. Leduc, O. O. Lefebvre, H. Nadeau, Geo. Paré, Phil. Paré, J. J. Perrault, Rolland Préfontaine, J. P. Tremblay.

Nouveautés. — MM. P. Charton, Théo. Bonin, L.-H. Duclou, A.-J. Dugal, Alb. Dupuis, J.-I. Eddé, L.-A. Gélinas, A.-F. Ladouceur, L.-N. Messier, J.-G. Trudeau.

Papier et Pulpe. — MM. L. A. Daigle, Ed. Gariépy, Paul Granger, J. N. Perrault, Jean Rolland, J. P. Rolland, J. C. Rancourt, Alex. Thérien, Ant. Valiquette.

Produits Pharmaceutiques et Chimiques. — MM. Alb. Bellefontaine, J. H. Brodeur, P. Charton, Art. Décary, Ed. Chs. Duquette, Arm. Giroux, Paul Gagnon, Jos. Contant, H. Lanctôt, J. M. Lafon, J. H. Marcé, R. Martineau, H. Nadeau.

Quincaillerie et Métaux. — MM. Hector-A. Bernier, John Durand, F. A. Lambert, J. S. Laplante, Fred. C. Larivière, Hub. Noisoux, Alf. Pelletier, A. G. Yon.

Tabacs, Cigares, Etc. — MM. H. Brabant, Aimé DesRosiers, Arm. Grothé, Emile Grothé, Hon. R. O. Grothé, J. A. Trudeau.

Transports, Douanes, Postes, Télégraphe et Téléphone. — MM. Olivier Lefebvre, président, R. G. Amiot, J. R. Carmel, E. J. Caron, C. H. Catelli, A. A. Gaudin, J. E. Latulippe, J. H. Lefort, R. Morin, Paul Beurot, C. E. Racine, B. Robillard, L. St-Arnaud, J. P. Tremblay.

Société d'Administration et de Fiducie

Fondée en 1902

Siège social : MONTRÉAL

5, rue St-Jacques Est.

(Immeuble du Crédit Foncier Franco-Canadien)

ADMINISTRATION de SUCCESSIONS, de
FIDEICOMMIS et de FORTUNES PRIVÉES.

VOÛTES de SÛRETÉ

Conseil d'Administration :

Hon. Sir Horace Lapsley, K.B., C.P. Montréal, Président.	Hon. L. Athanase David, Montréal
Charles Cahen d'Anvers, Paris, Vice-Président.	Joseph Sirois, N.P., Québec
Martial Chevalier, Paris	Louis S. St-Laurent, C.R., Québec
Hon. Rodolphe Lemieux, C.P., C.R., LL.D., Ottawa	J.-Théo. Leclerc, Montréal
Vicomte R. de Roumefort, Montréal	Charles A. Roy, Montréal
Hon. Thomas Chapais, Québec	S. J. B. Rolland, Montréal
J. THEO. LECLERC, Administrateur et Directeur Général.	Hon. E. L. Patenaude, C.R., C.P., Montréal
J. C. BRUSSEAU, Secrétaire.	

Agences :

Québec - Winnipeg - Régina - Edmonton - Vancouver
Biens administrés \$28,749,571.03
Fiduciaire pour émissions d'obligations 22,425,111.50



Un demi-siècle plus ancienne
que la Confédération... mais
jeune encore comme les plus
récentes parmi les meilleures
entreprises du Canada.

BANQUE DE MONTRÉAL

Fondée en 1817

L'ACTIF DÉPASSE \$750,000,000

Siège Social : Montréal



PAPIERS REMPLISSANT UN OBJECTIF

● Les papiers marqués de l'écusson "R" ont une mission à remplir. Chacun d'eux, dans son milieu propre, se constitue le médium le plus approprié et le plus recherché pour réaliser son objectif.

● Il existe un papier Rolland pour tous les genres de correspondance commerciale et pour tous les documents.

Cie de Papier Rolland Limitée

Fabricants de papiers fins depuis 1882

MONTRÉAL, Qué.

Moulins à St-Jérôme, Qué. et
Mont-Rolland, Qué.



"GRANGER"

LE MAGASIN PAR EXCELLENCE DES BELLES ÉTRENNES

Beaux livres, Reliures d'Art
Livres canadiens, Reliure amateur
Albums d'images, Bibliothèque enfantine
Garnitures de bureau, tous genres
Boîtes de papier à lettres, de cartes
Maroquinerie, Écritoires, Liseuses
Articles de fantaisie, verre et porcelaine
Jeux de Société, Jouets, Boîtes de peinture
Décorations pour Noël et le Jour de l'An.

Nos magasins ferment à 5 heures, le samedi.

GRANGER FRÈRES

Libraires. Papeteriers. Importateurs

54 NOTRE-DAME OUEST, MONTRÉAL

Lancaster 2171

La plus importante librairie et papeterie française
du Canada.

Bulletin de la Chambre de Commerce

DU DISTRICT DE MONTRÉAL

Abonnement — Un an — — — \$3.00

DÉCEMBRE 1933

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

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

La Chambre de commerce s'est réunie en assemblée générale le mercredi 8 novembre 1933 sous la présidence de M. Avila Raymond, président.

Étaient présents : MM. T. Taggart-Smyth, vice-président; J.-A. Paulhus, C.-E. Gravel, Israël Cardin, J.-O. Labrecque, Jos. Hurtubise, J.-P. Tremblay, Z. Joubert, Rod. Laplante, A. Jetté, Adonai Meunier, F.-R. Paquet, Charles Hudon, Jos. H. Beaudry, Gaston Rivet, J.-P. O'Shea, E. Martel, R.-G. Amiot, W.-E. Perron, George Pratt, J.-A. Gagnon, Jos. Boulé, Pacific Vardelac, le Secrétaire et autres.

S'étaient excusés : MM. Phil. Paré, Alph. Milette et J.-R. Carmel.

Le procès-verbal de l'assemblée générale trimestrielle du 27 septembre dernier est lu et approuvé.

Le marché Bonsecours. — Après la lecture du courrier, M. le Président présente à l'assemblée M. Omer Côté et il l'invite à faire la causerie annoncée sur le marché Bonsecours.

M. Côté fait l'historique des marchés publics de Montréal et prône le marché Bonsecours comme halle centrale pour le commerce de gros. Il fournit des statistiques pour prouver que son maintien s'impose en raison des revenus qu'il rapporte à la Ville dus à son achalandage continu.

M. J.-A. Paulhus remercie M. Côté pour la documentation soignée qu'il donne en faveur du maintien du marché Bonsecours. Il appuie sur les travaux de réfection qui viennent d'être ordonnés par le Comité Exécutif de la Ville au coût de \$200,000. et rappelle que notre Chambre a toujours été favorable à l'agrandissement de ce marché.

Il propose donc, appuyé par M. I. Cardin, qu'un vote de remerciements soit offert au conférencier et que le texte de la causerie soit publié dans le Bulletin de la Chambre. Ce qui est agréé chaleureusement par l'assemblée.

Affaires municipales. — M. J. Hurtubise demande si la Chambre a l'intention de s'occuper des Affaires municipales. Depuis quelque temps, continue-t-il, les journaux font une campagne en faveur d'un changement de mode d'administration municipale et suggèrent que les corps publics s'intéressent à la question.

Il est grandement temps, dit M. Hurtubise, que nous fassions quelque chose afin de ne pas être pris au dépourvu comme l'an dernier, alors que nous nous

sommes occupés de cette question quand la session provinciale était en cours et qu'il était trop tard pour s'aboucher avec les autres corps publics.

M. le Président répond qu'il est au courant des articles des journaux et que depuis trois semaines, un travail est en préparation et que les corps publics étudient les différents projets d'administration municipale.

M. Gravel est d'opinion que, pour avoir du succès, il faut présenter un front uni et il propose que M. Raymond soit autorisé à représenter la Chambre pour l'étude de tout système qui serait soumis.

M. Raymond accepte et il assure l'assemblée qu'il n'approuvera aucun projet avant de l'avoir soumis à l'approbation des membres de la Chambre.

Proposition de nouveau membre. — M. Emilliano Dionne est accepté comme membre sur proposition de MM. T. Taggart-Smyth et J.-C. Groves-Contant.

Et la séance est levée.

SÉANCE DU CONSEIL

Le Conseil de la Chambre de commerce s'est réuni le mercredi 22 novembre 1933 sous la présidence de M. Avila Raymond, président.

Étaient présents : MM. Phil. Paré, 1er vice-président; T. Taggart-Smyth, 2ème vice-président; Alph. Milette, trésorier-honoraire; C.-E. Gravel, Israël Cardin, Jos. Hurtubise, Z. Joubert, H. Nadeau, R. Morin, J.-P. Tremblay et le Secrétaire.

MM. Maurice Chartré et J.-R. Carmel s'étaient excusés.

Le procès-verbal de l'assemblée du Conseil du 25 octobre dernier est lu et adopté.

Droit d'entrée. — Afin de stimuler le recrutement de nouveaux membres qui est nécessaire pour maintenir l'effectif de la Chambre, il est résolu que le droit d'entrée soit suspendu jusqu'à nouvel ordre.

Traité de commerce avec le Portugal. — Un représentant autorisé du gouvernement du Portugal ayant fait des démarches auprès du gouvernement canadien en vue de conclure une entente commerciale entre les deux pays, et ayant aussi exprimé le désir d'avoir l'appui de notre Chambre, il est résolu de demander au gouvernement fédéral s'il ne serait pas opportun d'entamer des négociations dans ce sens.

Le chenal du St-Laurent. — Le Board of Trade de Montréal soumet le rapport préparé par l'un de

ses comités au sujet de la profondeur de l'eau dans le chenal du St-Laurent.

Il est admis que depuis plusieurs années, l'eau diminue de plus en plus à l'automne, et à tel point que dernièrement il n'y avait que 26 pieds de profondeur alors que les navires de moindre tonnage ont un tirant de 27 pieds. De ce fait, les cargaisons étaient réduites et depuis le milieu de novembre les armateurs n'ont plus permis à leurs vaisseaux d'atteindre le port de Montréal.

La position est des plus critiques pour le commerce de tout le pays et cause un dommage énorme au port de Montréal.

M. C.-E. Gravel admet le bien-fondé de cette situation, mais il ne voit pas comment nous pouvons demander au gouvernement de faire une forte dépense d'argent quand, par ailleurs, on l'a déjà prié de pratiquer la plus grande économie afin de boucler son budget.

Il est répondu que la position est trop sérieuse pour hésiter à recommander que l'on protège le capital investi dans le port de Montréal tout en sauvegardant les intérêts commerciaux du Canada.

Finalement, il est unanimement résolu d'appuyer les démarches qui vont être faites auprès du gouvernement afin de l'induire à entreprendre immédiatement les travaux nécessaires à assurer une profondeur convenable au chenal qui permettra de conserver au havre de Montréal toutes ses attributions de port national.

Il est aussi résolu qu'une délégation de la Chambre se joindra à celles des autres corps publics pour interviewer l'autorité compétente à ce sujet.

Proposition de nouveaux membres. — Les personnes suivantes sont proposées et admises membres de la Chambre : MM. Maurice Tremblay, par M. T. Taggart-Smyth et C. Fairchild, par M. J.-C. Groves-Contant.

Et la séance est levée.

M. C.-E. GRAVEL

Nous sommes heureux d'apprendre l'élection de M. C.-E. Gravel, ex-président de la Chambre de Commerce, au poste de directeur de la Banque Canadienne Nationale.

M. Gravel, quoique jeune encore, est l'un de nos concitoyens le mieux qualifié pour occuper une charge de confiance dans une grande institution de finance et nous n'hésitons pas à dire que la Banque a fait un choix de tout premier ordre. La succession du Sénateur Béique à la direction de la Banque, ne pouvait aller à plus digne.

Nous offrons nos félicitations à M. Gravel et à la Banque Canadienne Nationale.

LE PORT DE MONTRÉAL ET LA NAVIGATION SUR LE ST-LAURENT

Causerie faite par M. J.-A. Paulhus à l'assemblée générale trimestrielle de la Chambre de Commerce, le mercredi, 6 décembre 1933.

Le sujet que je désire vous soumettre est non seulement d'une brûlante actualité, mais dans mon opinion, d'une importance capitale. Il y a quelques jours à peine, une importante délégation de Montréal rencontrait le premier ministre à Ottawa pour lui exposer la pressante nécessité de rendre plus facile la navigation du fleuve entre cette ville et la mer, et l'urgent besoin d'améliorations dans notre Port.

Il semble que le développement et l'extension du trafic sur notre fleuve et dans notre port, ont pris tout le monde par surprise, de nos jours, et qu'en dépit des efforts pratiques pour en rencontrer les besoins et les exigences, on se retrouve encore à la période des expériences et en face de problèmes qui surgissent du jour au lendemain sans suggestion de solution pratique ou adéquate.

La délégation en question fait mention dans son plaidoyer auprès du premier ministre, de l'approfondissement du chenal à 40 pieds dans la partie navigable du fleuve. Cependant, il y a à peine quelques années, on était d'opinion que 35 pieds étaient suffisants pour les besoins présents et futurs : ce travail est à peine commencé, ou du moins à moitié parachevé, que l'on prévoit qu'il ne sera pas suffisant pour l'avenir. D'où il résulte que dans le passé, comme le présent, des mesures tardives, des attermolements inconsidérés, un manque de prévision impardonnable nous ont acculés à une position intolérable.

Me serait-il permis de dire qu'il est évident que nos hommes publics n'ont jamais réalisé dans le passé et peut-être ne réalisent pas encore, l'importance de notre port en raison de sa position géographique et du site unique qu'il occupe sur ce vaste continent américain situé à mille milles de la mer, en plein centre d'une contrée merveilleusement riche en ressources naturelles, terres fertiles, mines précieuses, forêts immenses, débouché direct vers la mer, non seulement pour le Dominion, mais aussi de tout le centre et l'Ouest des Etats-Unis. Notre port proprement outillé devrait être le premier sous tous les rapports sur cette terre d'Amérique. Il a en plus l'avantage d'être exempt des marées, d'être plus rapproché de l'Europe qu'aucun des ports continentaux. De fait, il est destiné à devenir le centre du trafic le plus considérable de l'univers mais à condition qu'on l'aide, qu'on l'aménage et le rende facile d'accès à tout navire quelles qu'en soient les dimensions et d'où qu'ils viennent. Permettez maintenant que je fasse un peu l'historique de notre port et suggère les moyens d'en améliorer les conditions ainsi que celles de nos eaux fluviales.

Le port de Montréal avait à l'origine une profondeur naturelle de 10 pieds et demi. Dû à des

Tél. LANcaster 4191*

W. H. PERRON & CIE Limitée*Spécialistes en Graines de semence et
Décorations paysagistes.*

935, BLVD ST-LAURENT, MONTRÉAL

LARUE & TRUDEL

Comptables Agréés - Chartered Accountants

J.-Art. LaRue, C.A.	Maxime Charbon, C.A.
J. Wilfrid Beaudet, C.A.	Jean-Paul Gauthier, C.A.
A. Emile Desrochers, C.A.	Jacques LaRue, C.A.
Maxime Deslaurier, C.A.	J. Paul Desjardins, C.A.
Georges Henri Beaudet, C.A.	Louise P. Hébert, C.A.
Edmond Chagnon, C.A.	

MONTRÉAL, QUÉBEC, ST-JEAN, P. Q.

ALEXANDRE BELZIL*Représentant de "La Prévoyance"*

ASSURANCES GÉNÉRALES

Incendie - Vie - Maladie - Accidents - Bris de glaces
Garantie - Cautionnement - Vol - Responsabilité
patronale - Automobiles.

535, rue ONTARIO EST, Tél. HARbour 2101

Tél. HARbour 7042

Rég. : Tél. ATLantic 1887

J. ART. ARCHAMBAULT, C.G.A., C.P.A.*Comptable Public Licencié*Ci-devant du Bureau de l'Inspecteur de l'impôt sur le revenu,
District de Montréal.

10 ST-JACQUES E., Chambre 42 - MONTRÉAL

Tél. LANcaster 5246.

Etablie en 1885

PRÊTS SUR HYPOTHÈQUES

A. JETTÉ & CIE

COURTIERS EN IMMEUBLES

Experts en propriétés. Prêts sur première et deuxième hypothèque.
Achats d'hypothèques. Nous payons aussi les taxes.84, RUE NOTRE-DAME OUEST, - MONTRÉAL
Edifice Duluth, Ch. 52.

Tél. LANcaster 2412

ANDERSON & VALIQUETTE*Comptables - Vérificateurs*J.-Charles Anderson, L.L.C. Roméo Carle, C. A.
Jean Valiquette, C.A., L.L.C. A. Dagenais, C.A.

84, RUE NOTRE-DAME O., MONTRÉAL

Fondée en 1874

D. HATTON COMPANY420 à 428 RUE BONSECOURS
MONTRÉAL*La Crème de la Pêche seulement.*LES PLUS GROS DISTRIBUTEURS
AU CANADA

de

POISSON

DE TOUT GENRE

EXPERTS DANS LE COMMERCE D'HUÎTRES
EN COUILLES ET OUVERTES.**Bureau de Placement Provincial**

SERVICE GRATUIT SANS DÉLAI

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

GRATUITEMENT

Nous attirons aussi l'attention des patrons, qui
pourront, en communiquant leurs demandes à ce Bu-
reau, 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.

Hommes:	Femmes:
90 rue St-Jacques Est	1444 rue Mansfield
Plateau 6181, Loc. 228	Plateau 6315

Heures du bureau : 9 hrs a.m. à 5 hrs p.m.
CORRESPONDANCE SOLlicitÉE.

CRescent 9856

Appel Jour et Nuit

CONTANT ELEVATOR SERVICE, REG'D
RÉPARATIONS

Inspection et Entretien d'Ascenseurs

88 RUE DANTE

MONTRÉAL



Est-ce là la Sième merveille du monde?

Nous sommes portés à le croire lorsque nous utilisons cette petite machine à additionner Remington. Elle pèse 11½ lbs, possède toutes les améliorations modernes, couvre une superficie de 5" x 8", et nombre d'autres primeurs. — Démonstration gratuite. — 2 modèles: \$75.00 et \$95.00. Clavigraphes, toutes marques, loués, réparés, échangés. Inspections mensuelles.

Canada Typewriter Exchange & Supply Co. Enrg.

R. T. ARMAND, Prop. 22 rue St-Jacques O. Tél.: HARbour 6968

J. C. Lamothe, L.L.D., C.R., - J.-Pierre Charbonneau, B.C.L.
N. Charbonneau, B.C.L.**Lamothe & Charbonneau**
AVOCATS

EDIFICE CHAMBRE DE COMMERCE

25, RUE ST-JACQUES EST, - MONTRÉAL
Tél. HARbour 1196Vendre des
"villes-clés"

- et élargir son territoire

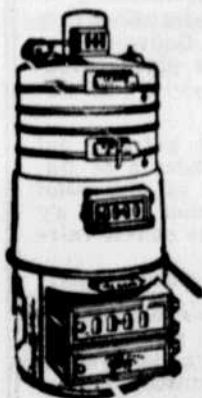
Une méthode de vente qui se répand rapidement de nos jours, c'est la méthode des "villes-clés".

Des centres importants, le vendeur visite périodiquement ses pratiques et ses clients éventuels par téléphone, élargissant ainsi son champ d'action à peu de frais.

Une façon à la fois efficace et économique de se servir du téléphone.



Tél. LANcaster 1211

La Cie J. & C. Brunet
LIMITÉEPlomberie
Couverture
Electricité
Chauffage1095 Boulevard
ST-LAURENT

MONTRÉAL

FARIBAULT & FARIBAULT
NOTAIRESR. FARIBAULT, L.L.L.
M. FARIBAULT, L.L.L.

Argent à prêter sur hypothèque.

60, rue ST-JACQUES O., MONTRÉAL

GARAND, TERROUX & CIE

Banquiers et Agents de Change

20, rue ST-JACQUES O., MONTRÉAL
(En face du journal "La Presse")**F. R. PAQUET**Comptable autorisé
Syndic administrateur

Edifice Transportation - Suite 619

132, rue ST-JACQUES O., MONTRÉAL
HARbour 0421**NOTRE BANDAGE HERNIAIRE**
vous donnera entière satisfaction.

Assortiment complet de ceintures abdominales, bas élastiques, béquilles, etc.

Chaises d'invalides à vendre ou à louer.

Spécialité: Appareils orthopédiques, membres artificiels, corsets pour gibbosité.

Réparations en tous genres, etc.

C. MARTIN48 et 50 EST, CRAIG, MONTRÉAL
Dépt. C - HARbour 3727**DANSEREAU**J. ALEX.
0921 RUE
CHARLEVOIXCharbon - Huile
Coal - Fuel OilFITZROY
9490

travaux de dragage, il a été porté successivement à 15 pieds en 1852, à 18 pieds en 1857, à 20 pieds en 1865, à 22 pieds en 1878, à 25 pieds en 1882, à 27 pieds et demi en 1888 et à 30 pieds en 1911. Depuis 1911, c'est-à-dire depuis vingt-deux ans, on cherche à atteindre une profondeur de 35 pieds. A peine plus de la moitié de la tâche est terminée. Je dis 35 pieds. Je m'empresse de faire une rectification de la plus haute importance. Trente-cinq pieds, c'est la profondeur qu'en 1911 on s'était proposé d'atteindre. Nous sommes fort loin de compte. Trente-cinq n'est plus qu'un chiffre théorique. La réalité est tout autre. On a vu il y a quelque temps le niveau de l'eau dans le port de Montréal descendre à 26 pieds 9 pouces et demi. En 1888, la profondeur du port était déjà de 27 pieds et demi. Non seulement nous n'avons pas fait de progrès depuis 45 ans, mais nous avons retrogradé, et cela en dépit des travaux qui ont été exécutés.

Ce malheureux état de choses, si plein de graves conséquences pour l'avenir de Montréal, a pour causes principales :

1. La diversion du lac Michigan, à Chicago.
2. Les travaux de génie civil exécutés au Sault Sainte-Marie pour régler le débit du lac Supérieur. Ces travaux ont surélevé le niveau minimum du lac Supérieur d'environ un pied.
3. L'absence d'entente internationale pour la régie du débit des grands lacs au bénéfice de la navigation du St-Laurent ce qui entraîne un gaspillage de l'eau qui se déverse dans le Saint-Laurent.

A propos de cette dernière cause, il est instructif de noter que le débit des Grands Lacs n'était jamais moins de 220,000 pieds cubes par seconde, ce qui donnait dans le port de Montréal une profondeur de 30 pieds alors que le débit actuel est descendu à 160,000 pieds cubes par seconde, soit une profondeur de 26 pieds 9 pouces, ce qui explique une baisse de niveau de plus de 3 pieds, vu que chaque 20,000 pieds cubes fait monter ou baisser le niveau de l'eau à Montréal d'un pied.

Voilà, à mon sens, le diagnostic du mal dont souffre le port de Montréal. Il souffre d'une mauvaise économie de ses eaux, d'une perte lente que, pour me servir d'une métaphore empruntée à la médecine, j'appellerai une anémie. Et maintenant que nous connaissons le mal, cherchons-en les remèdes.

Si vous le voulez bien, nous allons procéder par ordre. Nous allons remonter à la source. D'abord, voyons quelle est la dégradation, la baisse continue ou différence de niveau des eaux depuis la tête des Grands Lacs jusqu'à la mer. Du lac Supérieur au lac Huron, la chute est de 21 pieds. Le niveau du lac Michigan est le même que pour le lac Huron, mais du lac Huron au lac Érié la chute est de 8 pieds et demi, et du lac Érié au lac Ontario, elle est de 326 pieds, dont 165 pieds à Niagara.

Entre le lac Ontario et Montréal, il n'y a pas de grande cataracte comme celle de Niagara, mais une série de rapides nous donne quand même l'étonnante

différence de niveau de 223 pieds dont 92 entre le lac Ontario et le lac Saint-François; 83 entre le lac Saint-François et le lac Saint-Louis, et 48 du lac Saint-Louis à Montréal. Enfin, de Montréal à Québec, il y a une différence de niveau de 20 pieds.

Du lac Supérieur à Montréal, la navigation est assurée, dans les passes difficiles, par une suite de canaux et de chenaux. Ainsi, dans la rivière Sainte-Marie, qui fait communiquer le lac Supérieur avec le lac Huron, des chenaux ont été aménagés, en amont et en aval des écluses, et des travaux de même ordre ont été exécutés dans la rivière Sainte-Claire, dans le lac du même nom et dans la rivière Détroit, assurant, entre le lac Supérieur et le lac Érié, un chenal navigable de 20 pieds au minimum.

Les canaux ou chenaux ainsi aménagés font un ruban d'une longueur totale de 100 milles, et les travaux de construction ou d'aménagement ont entraîné une dépense capitale de plus de \$50,000,000.

Entre le lac Érié et le lac Ontario, il y a le saut formidable de Niagara. On l'évade en passant par le canal de Welland, qui a coûté, seulement en dépenses capitales, \$128,000,000. Du lac Ontario à Montréal, on se rend en s'engageant dans une série de canaux et de chenaux améliorés, qui ont entraîné des dépenses capitales de plus de \$42,000,000. Enfin, de Montréal à la mer, les travaux accomplis jusqu'ici dans l'intérêt de la navigation ont coûté environ \$35,000,000.

Ainsi, la navigation plus haut que Montréal a coûté jusqu'ici au pays environ \$220,000,000 de dépenses capitales, alors qu'elle n'a coûté que \$35,000,000 en aval de notre port. Et c'est bien ici le moment de se demander si l'on a fait pour le Saint-Laurent tout ce qu'on aurait dû faire, attendu que ni le lit ni les berges du fleuve ne sont sujets à érosion, qu'il n'y a pour ainsi dire pas d'envasement ni d'engravement, et que, pour ces raisons-là, tous les travaux de dragage accomplis sur le Saint-Laurent offrent un caractère de permanence qui devrait être un encouragement à lui donner, une fois pour toutes, la largeur et la profondeur indispensables au trafic qu'il est appelé à porter.

Mais revenons aux Grands Lacs. Ils sont indispensables à la navigation du Saint-Laurent. Ils constituent un immense réservoir naturel alimentant le port de Montréal et le fleuve en aval. On a calculé qu'il suffirait d'abaisser le niveau des Grands Lacs d'un pied seulement pour obtenir une quantité d'eau suffisante au maintien d'un débit normal et régulier du Saint-Laurent pendant quatre mois. Comme la saison de la navigation fluviale dure en moyenne huit mois, il faudrait donc trouver le moyen d'abaisser le niveau des Grands Lacs de 2 pieds au fur et à mesure des besoins.

Plusieurs éléments ont leur influence sur le niveau moyen des Grands Lacs. Il y a d'abord la pluie et la neige, puis l'évaporation naturelle, qui résorbe les deux cinquièmes de leur apport d'eau. Il y a aussi le vent, qui provoque l'oscillation de la sur-

face. Ce dernier élément est très important. On a observé, par exemple, que sous l'action du vent, le niveau du lac Erié a déjà varié même de 8 pieds à quelques heures d'intervalle. Et en moyenne, le niveau des Grands Lacs varie d'environ 2 pieds en quelques heures.

Une chose paraît donc certaine. C'est que, si le Canada a un intérêt primordial à améliorer la navigation sur le Saint-Laurent, il importe de considérer les Grands Lacs avant tout comme un réservoir, en même temps que comme une étendue navigable. L'aménagement des Grands Lacs devrait donc avoir d'abord pour but, de varier le niveau pour alimenter le Saint-Laurent. Ensuite, on pourrait draguer, dans les Grands Lacs, des chenaux à la profondeur requise par les plus grands navires qu'on se proposerait d'admettre à la navigation de ces nappes d'eau. Ces travaux de dragage s'adaptent au niveau le plus bas que les Grands Lacs seraient sujets à atteindre, en tenant compte non seulement des causes naturelles d'abaissement des eaux, ou des causes artificielles, telles que la diversion du lac Michigan à Chicago, ou enfin des causes temporaires, telle que l'action du vent en certaines circonstances, mais aussi de la nécessité d'emprunter 2 pieds d'eau au réservoir des Grands Lacs pour maintenir un débit normal et régulier à Montréal et dans le fleuve pendant la saison de la navigation.

Incidentement, l'utilisation du réservoir des Grands Lacs pour régler le débit du Saint-Laurent ferait économiser des millions de dollars en dépenses de tout genre pour améliorer la navigation des grands lacs à la mer. Par-dessus le marché, on pourrait utiliser pour des fins hydroélectriques jusqu'au dernier pied cube d'eau qu'on ferait perdre aux Grands Lacs, dans l'intérêt de la navigation sur le Saint-Laurent, et cela sans nuire à la navigation des lacs.

Reste à trouver le moyen pratique de régler à volonté l'abaissement de niveau des Grands lacs. "Quel volume d'eau additionnel faut-il pour redonner à Montréal au moins le niveau de 1888 ?"

On a calculé qu'un débit additionnel, pendant un mois, de 22,000 pieds cubes par seconde, relèverait le niveau d'un pied. Pour le relever de 2 pieds et demi, il faudrait donc pendant un mois, 55,000 pieds cubes par seconde, ce qui ferait 275,000 p. c. s. pendant cinq mois, c'est-à-dire pendant le maximum de durée des eaux basses. Or, un pouce d'eau pris sur la superficie entière des Grands Lacs représente un débit de 84,000 p. c. s. pendant un mois, soit 16,800 p. c. s. pendant cinq mois. Il est donc facile de conclure, à l'aide d'un calcul bien simple, qu'il suffirait d'abaisser de moins de 4 pouces le niveau des Grands Lacs pour obtenir, à Montréal, le débit additionnel désirable de 55,000 pieds cubes par seconde pendant cinq mois.

Il serait même possible en faisant une entente avec les Etats-Unis d'obtenir l'eau additionnelle qui nous manque du Lac Supérieur que nous maintenons à un niveau d'un pied plus élevé qu'autrefois car un

pied d'eau du Lac Supérieur nous donnerait 60,000 p. c. s. pendant cinq mois.

J'ajoute qu'il est certes possible d'abaisser les Grands Lacs de 2 ou 4 pouces, mais que le problème est assez compliqué, parce qu'il faut songer non seulement à rétablir le niveau d'une année à l'autre, mais aussi à régler le débit avec précision, de sorte que le volume d'eau à évacuer atteigne le port de Montréal à temps utile. Cependant, il n'est pas insoluble. On peut certainement assurer à Montréal un débit minimum pendant la saison de la navigation.

Voilà donc posé le problème des Grands Lacs. C'est ce problème qu'il faut poser le premier, parce qu'avant de déterminer l'étendue des travaux de dragage à exécuter dans le Saint-Laurent pour obtenir un chenal d'une profondeur de 35 pieds ou de 40 pieds, il faut savoir d'abord ce que peut donner dans le port de Montréal l'utilisation méthodique et scientifique du réservoir des lacs. Les ingénieurs conjoints Mrs. D. W. McLachlan, Olivier Lefebvre, Brigadier Général C. H. Mitchell, pour le Canada et le Major Général E. Jodoin, Colonel W. Kelly, Lieutenant-Colonel G. B. Pillsbury pour les Etats-Unis prétendent que si les travaux de contrôle qu'ils recommandent sont exécutés dans les Grands Lacs, cela assurera à Montréal un débit minimum de 220,000 pieds secondes. Ce qui nous donnera le niveau que nous avons perdu par la diminution du débit. N'y a-t-il pas lieu de notre part d'exiger la construction de ces travaux immédiatement sans les lier à un projet de creusement de canaux dont l'exécution pourrait être retardée encore bien longtemps. Il y aurait certainement lieu d'exiger l'abaissement immédiat du niveau du Lac Supérieur qui à lui seul pourrait nous procurer l'eau qui nous manque.

J'aborde maintenant la navigation dans le Saint-Laurent. Le dragage du fleuve entre Montréal et Québec a pour effet de faire baisser très peu le niveau de l'eau, principalement dans la partie supérieure du fleuve. A l'heure actuelle chaque pied de profondeur que l'on gagne au dragage a pour contrepartie une baisse de 2 pouces entre Montréal et Varennes, et une baisse de $\frac{3}{4}$ de pouce entre Varennes et Québec. De sorte qu'il faut s'attendre que le niveau du port de Montréal baisse de l'équivalent de 15 pour 100 de toute profondeur additionnelle obtenue par le dragage dans le port et 6% dans le chenal navigable du fleuve.

On peut donc conclure ceci : c'est qu'en s'assurant, grâce à l'aménagement des Grands Lacs, un débit minimum réglé à volonté à Montréal, on peut aussi se donner dans le Saint-Laurent un chenal d'une profondeur déterminée, et que si l'on décide de creuser le chenal à de nouvelles profondeurs, il faut, pour conserver au port de Montréal le niveau fixé, creuser le chenal de 15 pour 100 de plus que la profondeur qu'on désire atteindre dans le port, et de 6% dans le fleuve.

Pour maintenir le niveau du port de Montréal, le dragage a sur tous les autres moyens praticables

des avantages marqués. Il y a l'avantage du bon marché, c'est extrêmement important. Mais ce n'est pas le seul avantage.

On pourrait, par exemple, construire des écluses pour le réglage des eaux plus bas que Montréal. Mais la construction en serait longue. Cela entraînerait pour les navires des dangers et des retards pendant la construction. Les travaux terminés, il faudrait faire face à un coûteux entretien. Les barrages et les écluses constitueraient d'ailleurs un obstacle permanent à la liberté et à la rapidité de la navigation. Les armateurs subiraient des retards. Leurs taux d'assurance seraient plus lourds. Enfin, il faudrait s'attendre à d'incessantes réclamations en dommages de la part des municipalités et des propriétaires riverains du fleuve ou des affluents du fleuve en amont des barrages. Souvenons-nous que l'ancien canal de Beauharnois, avec ses travaux qui ont surélevé le niveau du lac St-François de 18 pouces a coûté jusqu'ici au gouvernement fédéral des sommes énormes en dommages-intérêts.

On pourrait aussi concevoir la construction de barrages submergés, dans le genre de ceux qui ont été construits dans les îles de Sorel. Mais l'effet pratique de ces barrages reste un objet de conjecture tant que l'expérience dans chaque cas particulier n'a pas donné des résultats certains. Il faut que les travaux soient terminés pour en juger. D'ailleurs, on sait que ces barrages ont le mauvais effet d'accélérer le courant dans les secteurs où on les construit, ce qui ne retarde pas seulement la navigation, mais provoque l'érosion des berges. On sait aussi qu'ils déterminent un abaissement du niveau de l'eau dans le secteur qu'ils interceptent, de sorte qu'ils ne peuvent pas être vraiment utiles à moins de s'échelonner sur la longueur presque entière du chenal navigable. Et alors cela est extrêmement coûteux. Tout de même il y aurait peut-être lieu de construire d'une manière temporaire et peu coûteuse quelques-uns de ces barrages et les tenir en place jusqu'au jour où les travaux de contrôle des Grands Lacs auraient été exécutés.

En revanche, le dragage a l'avantage de ralentir le courant, ce qui accélère la navigation et réduit en proportion les frais de chaque voyage. Et le dragage coûte au moins la moitié moins cher que les autres moyens praticables.

La seule dépense supplémentaire que l'on encourrait en draguant à de nouvelles profondeurs proviendrait de la nécessité de regarnir de pilotis les quais du vieux port de Montréal. Mais le besoin s'en fait sentir dès maintenant. Il faudra que, de toute façon, la chose s'accomplisse, à moins que l'on décide de laisser le vieux port dans l'état actuel, et construire de nouveaux bassins et quais à eau profonde au pied du courant.

Le rapport déposé le 2 juin 1927 par la Commission conjointe des ingénieurs chargés d'étudier la question de l'aménagement du Saint-Laurent constate que le port de Montréal possède 46,264 pieds linéaires de quais, dont la reconstruction, pour leur

donner une hauteur additionnelle de 3 pieds, coûterait \$11,424,000. Cette somme permettrait d'ériger du côté de Maisonneuve des quais en eau profonde qui pourraient recevoir les navires d'un fort tirant d'eau tandis que les bateaux à cale de 30 pieds pourraient continuer d'évoluer vers le vieux port, comme ils le font maintenant.

Dans le même rapport, on trouve, aux pages 396 et 397, un tableau sur le dragage à exécuter entre Montréal et Québec pour porter le chenal d'une profondeur de 30 pieds à 35.

Je récapitule donc la dépense, d'après les données de ce rapport :

Pour reconstruire les quais de Montréal	\$11,424,000.00
Pour draguer le port de Montréal seulement	4,200,000.00
Pour draguer le fleuve de Montréal à Québec	34,481,469.24
Au total	\$50,105,459.24

Or, ce chiffre de \$50,000,000. obtenu en 1927, excède sûrement d'au moins 40 pour cent ce qu'il coûterait pour exécuter aujourd'hui les travaux prévus alors. Le dragage de 35 pieds est à peu près terminé et n'a coûté qu'environ \$12,000,000.00; admettons que pour creuser un autre 5 pieds, pour nous donner un chenal de 40 pieds, nous ayons à dépenser la somme prévue de \$34,000,000.00 par les ingénieurs conjoints, et que les autres travaux nécessaires dans le Port portent la dépense totale à 50 ou même 60 millions. En revanche, on estime que même à l'heure actuelle, il faudrait compter sur une dépense de \$50,000,000. au bas mot, pour construire des barrages et des écluses de réglage des eaux. Et si l'on songe aux réclamations auxquelles on aurait à faire face pour l'inondation des terres riveraines provoquée par la construction des barrages, en sus des travaux de dragage qu'il resterait quand même nécessaire d'accomplir pour élargir le chenal actuel, on atteint aisément les \$100,000,000.

Ce n'est pas tout. A cette dépense de \$100,000,000. à charge du gouvernement, il convient d'ajouter la perte économique dont les barrages seraient la cause, par suite des retards subis par les navires au passage des écluses. Laissez-moi vous donner, à ce sujet, un exemple que je tire du rapport de la Commission des ingénieurs de 1927.

Il avait été question, à ce moment-là, de régler le débit des eaux du lac Huron, dans le lac Erié, en construisant, dans la rivière Saint-Clair, un barrage et des écluses. A remarquer que la différence de niveau entre les deux lacs est de seulement 8 pieds et demi, alors qu'elle est de 20 pieds entre Montréal et Québec. Or, voici ce que la Commission des ingénieurs de 1927 pensait du projet de barrage de la rivière Saint-Clair :

« Le projet passablement plus coûteux », disait-elle, « qui a été conçu d'exécuter des travaux qui comporteraient la construction d'é-

« cluses pour livrer passage aux navires... in-
 « fligerait des pertes sérieuses au trafic, à cause
 « des retards de l'éclusage. En tenant compte
 « du temps perdu à s'approcher de l'écluse,
 « puis du temps d'attente à l'éclusage, le retard
 « pour chaque navire serait, au total, d'environ
 « une heure. Pour l'important trafic qui utilise
 « cette voie, ce retard entraînerait une perte
 « économique globale de l'ordre d'environ \$1,-
 « 000,000. par année ».

Il est évident Messieurs, que des retards encore plus longs et un trafic encore plus important, sur le Saint-Laurent, seraient la cause d'une perte économique bien plus lourde que pour la rivière Saint-Clair. Mais, même en nous bornant à l'hypothèse d'une perte économique de seulement \$1,000,000. par année, il est instructif de se rappeler que cette somme représente l'intérêt d'un capital de \$20,000,000. à 5 pour 100. Et si l'on ajoute ces \$20,000,000. aux \$50,000,000. que coûterait la construction des barrages et aux \$50,000,000. supplémentaires qu'il faut prévoir pour la compensation des droits ripuaires, on obtient le total fantastique de \$120,000,000.

Il ne faut donc pas s'arrêter autrement que pour mémoire à un projet de cette envergure, que paraît d'ailleurs condamner implicitement la Commission des ingénieurs de 1927. Nous nous trouverions lancés dans une orgie de dépenses que rien ne justifierait dans les circonstances. Trois fois mieux vaudrait, suivant moi, un simple programme de dragage qui nous limiterait à une dépense capitale de seulement \$20,000,000. à \$30,000,000. et qui utiliserait la flotte maritime de l'Etat, représentant un capital engagé de \$13,000,000. et la flotte maritime d'entrepreneurs privés représentant un capital global de \$15,000,000. Ce procédé aurait, au surplus, le grand mérite de donner du travail à 3000 hommes et de répandre au sein de la population ouvrière, sous forme de salaires, quelque chose comme 72 pour 100 du coût de l'entreprise.

En tout cas, il faut agir. Il faut faire pour le mieux et faire vite. Dans l'état de choses actuel, le port de Montréal perd des millions de dollars par année parce que le chenal navigable du Saint-Laurent est ni assez large, ni assez profond, et parce que la profondeur du port même est insuffisante.

Il y a encore la question d'assurances maritimes qui se pose. Dans l'intéressante causerie donnée par le sénateur Rainville, devant cette chambre le 2 mars 1932, alors qu'il était au poste de président de la Commission du havre, il nous fit savoir que sous le rapport des assurances maritimes, du fait que notre chenal navigable et notre port n'était pas suffisamment outillé et aménagé, nos importateurs et exportateurs étaient taxés d'une somme de \$3,500,000. comparativement aux primes payées par la navigation du port de New York. Si nous ajoutons à cette perte causée par le surplus payé en prime d'assurances, celle qui résulte du trafic que nous n'avons pas dû à l'insuffisance de capacité de notre chenal, qui à certaines époques oblige les navires de ne pou-

voir compléter leur chargement, ceci représente un déficit de un million de tonnes équivalant à \$3,000,000. par an. La perte est donc de \$6,500,000. et comme il y a déjà 10 ans que nous devrions avoir un chenal de 35 pieds, on peut dire que nous avons, par notre faute, perdu \$65,000,000. depuis dix ans, alors qu'il suffirait d'une dépense capitale de \$20,000,000. à \$30,000,000. pour achever de creuser le chenal à 35 pieds ou 40 pieds de profondeur.

Résumé. — Le problème se résume à ceci : Nous avons besoin d'un chenal de 40 pieds pour répondre aux besoins de la navigation à Montréal. Nous avons atteint dans le chenal une profondeur de 35 pieds par le dragage. Nous pouvons atteindre une profondeur de 40 pieds, par le même moyen. Notre gouvernement a tout l'outillage nécessaire pour faire le creusage. Nous devons engager le gouvernement à utiliser sa flotte entière et celle des contracteurs privés pour nous procurer immédiatement ce chenal de 40 pieds. C'est le moyen le plus pratique, le plus court, le plus économique et dont l'emploi ferait le moins peur au gouvernement. Il ne faut pas embouteiller notre port derrière une écluse. De plus, s'il est reconnu qu'il serait trop dispendieux de creuser le vieux port de Montréal à une profondeur de 40 pieds, il faudrait courageusement créer un port nouveau dans l'est et construire de nouveaux quais pour la grande navigation à Maisonneuve.

En tous cas, voilà, messieurs, comme se pose, à mon avis, le problème le plus pressant et le plus grave de Montréal, et de tout le pays aujourd'hui. Je dis le plus pressant et le plus grave, parce que d'une solution raisonnable et clairvoyante de ce problème dépendent à la fois la prospérité actuelle et l'avenir de la ville, et du Canada. Cette question est digne, à mon sens, de passer au premier plan des activités de nos hommes publics, de nos corps publics et privés, de l'Hôtel-de-ville, de la presse, des commerçants, des industriels, des artisans, enfin de tous les citoyens qui ont à coeur le progrès, l'expansion et la prospérité de la métropole canadienne, et du Dominion, généralement.

NOTULES

La banque centrale. — Depuis que M. Bennett a annoncé à la radio qu'il allait créer une banque centrale, certains journaux moussent la candidature, au poste de gouverneur d'un quelqu'un d'Angleterre sous le prétexte que nous n'avons personne au Canada qui a la pratique du rouage d'une banque centrale. Si notre gouvernement en venait à cette décision, nos banques seraient sous la férule de Londres. La perspective serait vraiment enchantée et nous aurions eu grand tort de nous opposer à une banque centrale. Cependant, ne semble-t-il pas qu'il y a suffisamment et même beaucoup trop de "blocks" à l'emploi du gouvernement canadien, qu'on doive créer d'autres plantureux fromages à leur intention ?

1782

PHOENIX

1933



Bureau-chef pour le Canada:
480 rue St-François-Xavier, Montréal

Fortes unités . . . Forte union

Le groupe au Canada de Phoenix de Londres est composé de 8 compagnies chacune, individuellement, solide et d'une grande expérience, unies pour plus de protection des agents et des détenteurs de polices.

Le principe dominant d'une ample protection a fait la force de "Phoenix" de Londres pendant 151 ans.

Phoenix Assurance Co. Ltd DE LONDRES, ANGLETERRE

THE ACADIA FIRE INSURANCE CO.	LONDON GUARANTEE & ACCIDENT CO.
The NORTH EMPIRE FIRE UNITED INSURANCE CO. LTD.	CO. of PHILADELPHIA FIREMENS INSURANCE
IMPERIAL ASSURANCE CO. of NEW YORK	COLUMBIA INSURANCE CO. OF NEW JERSEY
UNION MARINE & GENERAL INS. CO. LTD. OF LIVERPOOL, ENGL.	

Succursale des accidents et automobiles:
465, rue Bay, - - Toronto, Ont.
GEORGE WEIR, Gérant des risques.

FEU - VIE - AUTOMOBILE - ACCIDENTS
Fonds combinés (ceux de la vie inclus) plus de \$34,000,000.00

Great American Insurance Company New York

Incorporée en 1872

à laquelle sont associées

American Alliance Insurance Co., New York.
County Fire Insurance Co., de Philadelphie.
Rochester Underwriters Agency.

dont les Administrateurs Canadiens sont:

MM. C. E. GRAVEL	MM. GEO. HOGG
F. G. DONALDSON	S. GODIN, JR.

Great American Indemnity Co., New York.

Bureau-chef pour le Canada:

465, rue SAINT-JEAN, MONTRÉAL

Herbert C. Bourne
Gérant

Herbert H. S. Fisk } Ass't-gérants
James A. MacDonald }

ÉCOLE POLYTECHNIQUE

Fondée en 1873

TRAVAUX PUBLICS - INDUSTRIE

Toutes les branches du génie.

Chimie industrielle.

1430, rue Saint-Denis, - Montréal

Wm. R. BULLOCH

Courtier en Assurances

représentant

**London Guarantee and Accident
Company, Limited**

DÉPARTEMENT DES ACCIDENTS :

AGENT GÉNÉRAL.

DÉPARTEMENT DU FEU :

AGENT CHEF LOCAL.

204, rue NOTRE-DAME OUEST, - MONTRÉAL

Chambre No 9

ÉCOLE TECHNIQUE

200, RUE SHERBROOKE OUEST, MONTRÉAL

Préparant aux carrières industrielles, comme experts, contremaîtres, chefs d'ateliers, imprimeurs, etc., etc.

COURS DU JOUR :

Cours Technique. — Quatre années d'étude préparant à la direction bien comprise des travaux dans l'industrie.

Cours des Métiers. — Préparant à l'exécution intelligente des travaux.

Cours Spéciaux. — Préparant à une spécialité bien comprise dans divers métiers.

Cours d'Apprentissage. — Organisé d'après les besoins locaux et en collaboration avec l'industrie.

COURS DU SOIR :

Préparé pour les diverses carrières de l'industrie. Enseignement théorique et travail manuel.

Les élèves ayant terminé leurs études ou la majeure partie de celles-ci et qui désirent se créer une carrière honorable et payante, ont intérêt à venir nous consulter. Nous leur montrerons comment arriver rapidement et sûrement au succès.

Prospectus sur demande

Pour tous renseignements, s'adresser au secrétariat: Tél. HA. 2595



LE HAVRE DE MONTRÉAL

Occupe le premier rang
DES PORTS DE MER DU CANADA

La valeur de la manutention annuelle des marchandises.

Le tonnage des Importations et des Exportations.

Le tonnage enregistré des navires.

L'étendue de quaiage disponible.

Le nombre et la qualité de ses entrepôts.

Les facilités d'entreposage frigorifique.

L'efficacité du service de ses voies ferrées.

Le plus grand Port du monde pour l'exportation des Céréales et le second Port du Continent de l'Amérique du Nord.

Pour détails et informations, prière de s'adresser aux
Commissaires du Havre de Montréal

BRITISH COLONIAL

FIRE INSURANCE COMPANY

Laurentian Underwriters

AGENCE

British Underwriters

AGENCE DE L'AMÉRIQUE

Feu, Automobile, Tornade et Tempête de Vent, Fuite dans les arrosoirs, Usage et Occupation, Profits, Loyers et Assurance sur Bail.

B. A. CHARLEBOIS, Gérant

ÉDIFICE "LA PRÉVOYANCE"
59, RUE ST-JACQUES OUEST, - MONTRÉAL

Fumez dès aujourd'hui

LE CIGARE

Revelation

PUR HAVANE

*Vraiment une révélation...
de la première à la dernière
bouffée!*

Panetela	Diplomat	Cabinet
10c	2 pour 25c	15c

*Toujours frais dans l'enveloppe
Cellophane*

Le chenal du St-Laurent. — Devant l'état alarmant du chenal du St-Laurent, notre Chambre de commerce, de concert avec d'autres corps publics, a demandé au gouvernement canadien d'y remédier le plus tôt possible. Une délégation, composée des présidents de notre Chambre, du Board of Trade et de Shipping Federation, est allé rencontrer l'honorable Bennett et l'honorable Duranleau pour leur soumettre un mémoire qui envisage la question complètement.

Nous admettons volontiers que toutes les Chambres de commerce et les Boards of Trade du Canada ont demandé au gouvernement de réduire ses dépenses et de boucler son budget, mais il y a des dépenses qui sont impérieuses, telles : le creusement du chenal du St-Laurent à une profondeur qui assurera la suprématie du port national de Montréal. Il n'est pas nécessaire d'appuyer fortement sur un tel principe.

Le transport. — Nous accusons réception d'un mémoire sur le transport par chemins de fer et par camions au Canada, préparé par M. J.-B. Baillargeon. Ce mémoire a été présenté à la conférence interprovinciale qui a eu lieu à Ottawa, le 14 décembre dernier.

Le projet de M. Baillargeon consiste en la nomination d'une commission qui réglerait tout le transport au Canada, par une loi uniforme qui remplacerait toutes celles qui régissent les provinces et les municipalités actuellement.

Colis postaux. — Le directeur de la poste à Montréal, M. Victor Gaudet, nous informe que le département postal vient de statuer ce qui suit :

ASSURANCE GRATUITE DES COLIS POSTAUX

Tous les colis déposés au Canada pour être distribués dans son service interne, peuvent être assurés jusqu'à \$50.00 sans droit d'assurance, si l'envoyeur le désire.

Tarif applicable en livres rondes, d'après le poids le plus proche.

Tous les colis déposés à la poste au Canada pour être livrés dans son service interne, sont soumis à la taxe applicable au poids, en livres rondes, le plus proche.

EXEMPLES : Un colis pesant de 1 livre à 1 livre 8 onces, est soumis à la taxe applicable à un colis pesant 1 livre.

Un colis pesant de 5 livres à 5 livres 8 onces, est soumis à la taxe applicable à un colis pesant 5 livres, etc.

Un colis pesant de 15 livres à 15 livres 8 onces, est soumis à la taxe applicable à un colis de 15 livres.

En déposant vos colis, demandez un reçu.

Les banques canadiennes. — Depuis le commencement du présent mois, les banques publient leur rapport annuel qui constitue un baromètre de l'activité économique du Canada. Dans notre Bulletin

nous en insérerons quelques-uns et engageons les membres à les lire attentivement. Ils y puiseront des renseignements précieux.

Loteries : Malgré une loi très explicite, loi que le gouvernement fédéral s'est refusé à abroger, il se fait des loteries dans notre province. Sous le prétexte d'aider telle ou telle oeuvre, on draine, sans aucun contrôle public, l'argent d'un public qui est attiré par un gain souvent illusoire.

Les carrières de Montréal. — La rumeur veut que les amendements à la charte de la Cité de Montréal contiennent l'autorisation d'exproprier les carrières, au coût de deux à trois millions de dollars.

A la fin de la dernière session provinciale, sans avis préalable, on a essayé de passer un tel amendement, mais pour \$2,000,000. La Chambre de commerce avait l'oeil au grain. Les promoteurs ont remis leur tentative à une période qui semblerait plus propice et ce serait pour la prochaine session.

Encore que telle expropriation est absolument inutile pour un grand nombre d'années à venir, l'état de marasme dans lequel se trouvent les finances municipales, serait suffisant à ne pas tenter de mettre une telle dette sur le dos des contribuables. Nous espérons que le Comité Exécutif ne se laissera pas influencer et refusera carrément d'être partie à une telle orgie.

Munificence provinciale. — Le gouvernement de Québec vient de souscrire \$100,000 pour les fêtes qui auront lieu à Trois-Rivières l'été prochain et \$15,000 pour le congrès des médecins de langue française qui se tiendra à Québec.

PROGRÈS INDUSTRIELS ET AGRICOLES

Charlottetown, I. P.-E. — Les pêcheurs d'huîtres sur les côtes de l'Île du Prince-Edouard escomptent une saison fructueuse. Le rendement dans les territoires loués, où l'élevage a été fait il y a plusieurs années, est des meilleurs et la qualité supérieure.

Halifax, N.-E. — L'exportation des pommes venant de la Vallée d'Annapolis, depuis le commencement de la saison, se totalise à 366,983 barils, 22,217 demi-barils, 147 caisses et 309 paniers, à comparer à 147,204 barils, 13,292 demi-barils, 435 caisses et 298 paniers, expédiés au cours de la saison précédente.

St-Jean, N.-B. — D'après les chiffres fournis, le bois de construction exporté du Nouveau-Brunswick pendant les mois d'avril à août inclusivement, de 1933, se chiffre à 44,866,000 pieds. C'est une augmentation sur le total d'aucune année complète depuis 1929.

Fredericton, N.-B. — A comparer à l'an dernier, la récolte des patates et des navets du Nouveau-Brunswick a été de beaucoup supérieure, cependant que celle du blé d'inde fourrager a été moindre. Les comparaisons suivantes en font foi. Les chiffres entre parenthèses sont ceux de 1932 et les pommes de terre et navets sont évalués aux cent livres et le

fouillage à la tonne : Patates, 46,900 acres (48,-200), 120 quintaux à l'acre (80), 5,628,000 de quintaux (3,856,000); Navets, 11,100 acres (10,300), 216 quintaux à l'acre (250), 2,398,000 quintaux (2,-575,000); Blé d'inde fourrager, 500 acres (600), 8.85 tonnes à l'acre (5.40), 4,400 tonnes (3,200).

Québec, Qué. — D'après l'énoncé de l'honorable J.-E. Perrault, la convention de la Canadian Institute of Winnipeg and Metallurgy aura lieu à Québec pendant le mois d'avril prochain et on escompte la présence d'au moins 300 délégués.

Ottawa, Ont. — En 1932 il y avait 21 distilleries au Canada dont 8 dans le Québec, 10 dans l'Ontario, une dans le Manitoba et deux dans la Colombie-Britannique. Le capital investi était de \$51,942,784 et les salaires payés aux 1,450 employés étaient de \$1,-757,244. Le rendement était évalué à \$11,349,269.

Ottawa, Ont. — L'impôt fédéral sur le revenu pendant sept mois, à la fin d'octobre, a rapporté \$48,476,303, soit \$4,396,206 de moins que l'année dernière pendant la même période. Montréal a donné \$15,637,591, une diminution de \$1,649,686; Ottawa, \$3,383,918, une augmentation de \$345,379; Toronto, \$13,502,369, une diminution de \$1,560,715; Québec, \$941,083, une augmentation de \$69,117.

Winnipeg, Man. — D'après un rapport préparé pour l'année 1932, il appert qu'il y avait alors 788 compagnies opérant 2,390 succursales représentant 3,-178 places d'affaires contrôlées et la propriété de cultivateurs. Les membres de ces compagnies sont

au nombre de 357,037 et le capital investi est de \$38,219,345. pour la mise sur le marché de leurs produits. L'actif était de \$70,034,461. Le commerce transigé entre ces organisations de fermiers a été de \$133,653,531. en 1931 et l'achat ayant été de \$12,-091,250. cela porte le chiffre d'affaires à \$145,744,-781.

Régina, Sask. — Quoique le blé et les autres grains sont les principaux produits de la ferme en Saskatchewan, cette province fait aussi un bon commerce des produits de la laiterie. En 1932 la valeur de ces derniers était de \$13,033,100. Il y avait 56 crémèries qui ont produit 17,860,895 livres de beurre et 21,500,000 de livres de beurre de laiterie. La production du fromage, l'an dernier, a atteint 541,242 livres, une augmentation de 220,937 livres de l'année précédente.

Edmonton, Alta. — Les trappeurs et chasseurs de l'Alberta ont eu un léger excédent dans la valeur des pelleteries au cours de la saison finissant le 30 juin dernier. La prise est évaluée à \$1,074,884. ainsi détaillée : 555,391 peaux de rat musqué; 316,-333 d'écureuil; 267,461 d'hermine; 11,833 de renards noirs et argentés; 7,310 de renards rouges; 9,279 de castor; 116,440 de loups de prairie et 100 de loups de forêts.

Vancouver, C.-B. — On a mis en conserve jusqu'au milieu d'octobre dernier 1,110,073 de caisses, de 48 livres chacune, de saumon de la Colombie Britannique. C'est une augmentation de 109,865 caisses à comparer à la saison de l'année précédente.

Trust Général du Canada

EXÉCUTEUR TESTAMENTAIRE
AGENT FINANCIER - ADMINISTRATEUR
LIQUIDATEUR - FIDUCIAIRE.

Capital versé : \$1,105,000

Conseil d'administration :

L'hon. J. M. Wilson, président.

Beaudry Leman, vice-président.

L'hon. D.-O. L'Espérance, vice-président.

L.-J. Adjutor Amyot,
Joseph Beaubien,
L. E. Beaulieu, C.R.,
A.-N. Drolet,
Sir J.-Geo. Garneau,
Ernest Guimont,
Mendoza Langlois,

Ch. Laurendeau, C.R.,
L'hon. J. Nicol, C.R.,
L'hon. J.-E. Perrault, C.R.,
L'hon. Donat Raymond,
Leo-G. Ryan,
L'hon. Georges-A. Simard,
Arthur Terroux,
C.-E. Taschereau, N.P.

RENÉ MORIN, Directeur général.

112, rue ST-JACQUES O. 71, rue ST-PIERRE
MONTRÉAL QUÉBEC

Téléphone: WIlbank 6111

A. PICHET

Manufacturier de fourrure sur commande

Dessinateur et Expert

en Fourrure



2170, STE-CATHERINE O., MONTRÉAL, Qué.

(Près rue Atwater et Forum)

PRISES DE POISSON DE MER EN OCTOBRE

Il ressort des données statistiques, recueillies et coordonnées par le ministère fédéral des Pêcheries, que les marins-pêcheurs du Canada débarquèrent une plus forte quantité de produits de pêche en octobre 1933 qu'en octobre 1932 et qu'ils réalisèrent de plus fructueuses recettes pour leurs prises.

Les prises et leur valeur au débarquement s'accrurent tant sur la côte occidentale que sur la côte orientale.

Dans l'ensemble, les pêches maritimes du mois se montèrent à 683,750 quintaux d'une valeur de \$814,000 au débarquement, soit 79,900 quintaux et \$245,740 de plus qu'en octobre antérieur. Mais, comme au moment d'écrire, les données pour Québec ne sont pas complètes, ces résultats sont encore susceptibles d'accroissement.

En Colombie britannique, les prises du mois se sont totalisées à 406,535 quintaux d'une valeur de \$527,575 au débarquement par comparaison à \$389,890 quintaux d'une valeur de \$315,475 il y a un an. Sur la côte atlantique, les prises se chiffèrent à 277,220 quintaux d'une valeur de \$286,570 au débarquement, soit un gain de 63,250 quintaux et de \$33,640.

Le trait saillant des opérations du mois en Colombie britannique consista dans l'accroissement des prises et de la valeur au débarquement du saumon et du hareng. On signale aussi une augmentation dans la valeur du flétan malgré un fléchissement dans la pêche de ce poisson. D'autre part, la pêche du célan fut à peu près nulle. Pour quelque raison inexplicable, les célan n'apparurent pas dans les eaux de la Colombie britannique cette année, si ce n'est par petits bancs dispersés, de sorte qu'en aucun des mois de la saison régulière du célan, il ne fut réalisé de quantités appréciables de ce poisson.

En octobre 1933, les déchargements de saumon sur la côte du Pacifique furent de 37,000 quintaux plus élevés qu'en octobre 1932 et se totalisèrent à 188,375 quintaux. La valeur de ce poisson au débarquement s'éleva à environ \$288,140, soit un gain de \$110,000. Au chiffre de 192,600 quintaux, les prises de hareng furent quatre fois supérieures à celles d'il y a un an, cependant qu'à raison de \$98,650 la valeur de ce poisson au débarquement se signale par un gain de \$81,600. La pêche du flétan accuse une régression prononcée: 13,980 quintaux en octobre 1932 contre 21,360 en octobre 1933. Mais la hausse des prix pratiqués pour ce poisson en porta la valeur au débarquement de \$22,200 à \$103,880.

Sur la côte orientale, chacune des trois provinces maritimes, Nouvelle-Ecosse, Ile du Prince-Edouard, Nouveau-Brunswick, fournit un gain tant dans la

totalité des prises que dans la valeur de ces dernières au débarquement. Ce sont les pêches de hareng et de sardine au Nouveau-Brunswick qui ont le plus effectivement contribué au relèvement de l'industrie poissonnière. Un compte rendu définitif de la pêche pour Québec ne pourra être fourni avant une compilation complète des données.

En considérant la côte comme ensemble, on constate des accroissements dans les prises de morue, de merluche, de lieu ou colin, de hareng, de maquereau, de clanques, de praires, d'éperlan et de sardine, poisson dont la pêche ne s'exerce pratiquement qu'au Nouveau-Brunswick. La plupart des poissons qui fournirent un gain dans les prises en fournirent aussi en valeur au débarquement. Il s'est pêché moins d'huîtres qu'en octobre 1932 mais par contre, la valeur de ces mollusques au débarquement s'accrut de \$7,250. Le fléchissement, constaté dans la production des huîtres, est surtout imputable au ralentissement de cette pêche au Nouveau-Brunswick. En Nouvelle-Ecosse, la pêche des pétoncles fut plus du double de celle enregistrée pour octobre 1932, soit 2,260 barils d'une valeur de \$8,420 au débarquement contre 1,120 barils d'une valeur de \$3,305 en octobre 1932.

1933-1934

Au moment où le présent Bulletin atteindra les membres de la Chambre, l'année 1933 sera agonisante. Quelques heures nous sépareront de l'arrivée de 1934. Que nous est-il réservé? Si nous tablons sur l'année qui finit, nous avons quelque peu la prétention de croire que l'an prochain verra un regain de prospérité compenser l'affreuse noirceur des quatre dernières années de crise qui ont ébranlé dans sa base la structure économique de l'univers. Oh! Nous ne chantons pas victoire; nous ne prophétisons absolument rien. Nous laissons ce rôle aux politiciens et supposés économistes qui nous ont rabâché sur tous les tons le retour à la prospérité qui commence seulement à se faire réellement sentir.

Pour 1934 nous faisons des vœux sincères à l'adresse des membres de la Chambre. Vœux de santé, vœux de bonheur et vœux d'union et de solidarité. Vœux de coopération à la noble cause d'un Canada prospère. A nos compatriotes, nous souhaitons plus d'esprit de corps, plus d'entente et moins de division. Nous leur souhaitons ardemment de cesser de mettre de l'esprit de parti et de coterie en tout, car c'est un chancre qui est en train de les annihiler. Que 1934 soit vraiment l'année du Canada.

Pour créer une **BONNE IMPRESSION** sur vos clients et «prospectés», il faut que vos imprimés soient bien exécutés. Confiez-nous les! Ils le seront puisque nos typographes experts disposent d'un outillage moderne qui ne produit que de **BONNES IMPRESSIONS**.
Service de **PREMIER ORDRE**.

RELIEURS
IMPRIMEURS

Tél.:
HARBOUR
* 5288

Thérien Frères
LIMITÉE

334
Notre-Dame Est
Montréal

GRAVEURS
LITHOGRAPHES

TABLE DES MATIÈRES POUR L'ANNÉE 1933

Abitibi, Route vers l'	1, 106	Fruits et légumes en conserve	45
Administration municipale, mode d'	28, 29, 115	Finance municipale	120
Aide assurée aux pêcheurs par le Département	20	Fonds de secours (Les)	70
Amendement à la charte de Montréal	29, 67, 104	Gravel, Feu M. Ludger	46
Alliance Nationale, Rapport	42	Gravel, M. C.-E.	126
Amiot, M. R.-G. au C.P.R.	41	Halles centrales	69
Assurance sur la vie dans Québec	113	Hébert, M. Chs, commissaire du tarif	20, 27
Autos, Licences	41	Impôt sur le revenu	13
Balances	19	Impôt sur le revenu des corporations personnelles	41
Banque Canadienne Nationale	3, 7, 23	Industrie minière dans la province de Québec	71
Banque Royale	4, 12	Juges (Les)	105
Banque Provinciale du Canada	6, 8	Laiterie (La)	110
Banque d'Épargne	21	Licenciés (Les)	48
Banques canadiennes	45	Logements vacants (Les)	19
Banque Centrale (La)	95, 119	Loi de compensation	41
Béique, Feu le Sénateur	95	Loteries, (Loi des)	1, 40, 67
Beaudry-Leman, (M.)	87	Loyers, Réduction de	29
Bibliothèque (La)	51	Lumières sur les véhicules	1
Board of Trade, (La revue du)	20	Maisons françaises recherchant des agents-représentants,	103
Budget fédéral (Le)	105	Manque (Le) d'esprit de corps	98, 112
Canadien National, (Le) en 1932	10	Marché public	105
Canadien-français et l'industrie, Causerie par M. Aug. Frigon	56	Marché Bonsecours	109, 116, 125
Causerie de M. J.-A. Paulhus, Considérations économiques	53	Matériel de pêche en usage au Canada	112
Causerie de M. J.-A. Paulhus, Le port de Montréal	126	Municipalités canadiennes, Les dettes des	123
Causerie de M. Aug. Frigon, Le Canadien-français et l'industrie	56	Montréal, Le Port de	35
Causerie de M. Valmore Gratton, La création d'un Conseil National Economique	62, 105	Non-résidents (Pour les)	48
Causerie de M. Omer Côté, Le marché Bonsecours	116	Notes et notules	2, 33, 78, 87, 99, 100, 122, 130
Centenaire, (3ème) de Montréal	106	Or au Canada, La production de l'	111
Carrières de Montréal (Les)	50	Pêcheries au Canada en 1932, Production des	97
Chambre de commerce, ses activités en 1932	28, 116	Poisson, Déclin du rendement en 1931	37
Chemins de fer (Fusion des)	67	Port de Montréal	39, 105
Chemins de fer (Les), résolutions	125	Port de Montréal, causerie de M. J.-A. Paul	126
Chenal du St-Laurent (Le)	48	Portugal, Traité avec le	125
Chèques, Timbres sur	108, 115	Prises de poisson de mer en août	110
Chômeurs, Bons aux	41	Prises de poisson de mer en octobre	133
Chômage (Le)	13	Progress industriels	12, 37, 64, 72, 80, 89, 102, 113, 123, 131
Colonisation	112, 120	et agricoles	12, 37, 64, 72, 80, 89, 102, 113, 123, 131
Commerce du Canada	41, 68	Projet de Convention commerciale entre la France et le Canada	13
Commissions des ports canadiens	77	Province de Québec, La position commerciale de la	101
Condition des affaires (La) au Canada	19	Rapport du Trésorier honoraire	27
Comptabilité de Montréal, Vérification de la	39, 53	Rapport des Scrutateurs	27
Considérations économiques, Causerie de M. J.-A. Paulhus	6	Recrutement (Le)	34
Convention de commerce entre le Canada et l'Allemagne,	13	Rinfret, Feu M. Charles	48
Convention (Projet de) Commerciale entre la France et le Canada	73, 81, 84	Route vers l'Abitibi	1, 106
Convention Commerciale entre le Canada et la France, pages	90	Salaires municipaux	106
Coupons (Les) à primes	111	Sauvegarde (La)	39
Coût des matériaux de construction	27	Secours aux chômeurs	106, 115, 121
Débitures de la Chambre	19, 108	Service postal	1
Débitures au porteur	48	Société d'Administration et de Fiducie	45
Déjeuner-causerie	28, 108	Spéculation (La)	32
Dettes du Canada	41, 71	Soumissions demandées pour les fournitures de l'armée aux Indes	9
Discours de M. Avila Raymond	27, 47	Statistiques sur Montréal en 1932	61
Droit d'entrée	125	Statistiques courantes des affaires au Canada	96
Economies dans les dépenses publiques	68	Substances non-métalliques	72
Effets bancaires	48	Successions, Loi des	39, 41, 68
Elections municipales	108	Syndics (Les)	69
Elections de la Chambre, Mise en nomination	18	Système bancaire, Rapport	107
Elections de la Chambre, Scrutateurs	19	Taudis (Les)	108, 115
Evaluation municipale dans la vente des immeubles	29	Taux d'intérêt de l'épargne aux banques	113
Exportations (Les)	101	Taxe d'accise sur obligations	48
Expropriations	116	Taxe sur le sucre	48
Exposition Nationale	41, 70, 80	Taxe de vente	48
Exposition à Québec	69, 106	Taxe sur les obligataires étrangers, résolution	69
Faillite (Loi de) et le Code civil	39	Traité Franco-Canadien	28
Finance américaine (La)	36	Traité de commerce avec le Portugal	125
Finance de l'Etat	55	Trafic dans les rues de la Cité	115
Fortier, Feu M. Joseph	46	Tramway (Le)	34
		Un peu de tout	60, 65
		Véhicules, Lumières sur les	1
		Ventes à tempéraments	28, 39, 41
		Vérificateurs de la Chambre	28
		Zones de sûreté	108

QUIÉTUDE INESTIMABLE

La quiétude d'esprit, comme le calme d'un beau lac au c'air de lune, n'a pas de prix. Seuls en jouissent ceux dont l'avenir est protégé. Un compte d'épargne suffisant, en constituant une réserve toujours disponible, assure cette précieuse protection.

LA
BANQUE ROYALE
DU CANADA

AVEZ-VOUS ACHETÉ vos CHÈQUES DE VOYAGEURS ?



Vous partez en voyage. Tous vos préparatifs sont terminés et cependant vous commettez une grave imprudence en apportant trop d'argent liquide avec vous.

Munissez-vous de chèques de voyageurs négociables facilement dans n'importe quelle ville du Canada où vous irez.

Ils constituent un moyen peu coûteux et très commode d'apporter de fortes sommes avec soi.

Consultez notre gérant local concernant nos prix d'émission.

BONNE ET HEUREUSE ANNÉE À TOUS.

LA BANQUE PROVINCIALE DU CANADA

Sir Hormidas LAPORTE, K.B., C.P.,
Président

Chs-A. ROY,
Gérant Général

BANQUE CANADIENNE NATIONALE

Siège social: Montréal

Capital versé et réserve, \$14,000,000

Actif, plus de \$132,000,000

Toutes opérations de banque et de placement:

Comptes courants,	Comptes d'épargne,
Prêts et escompte,	Encaissements,
Nantissements,	Mandats,
Coffrets de sûreté,	Change sur tous pays.

Achat et vente de monnaies étrangères. —
Lettres de crédit documentaires et circulaires. — Financement des importations et des exportations. — Achat et vente de valeurs de placement.

563 bureaux au Canada.



COMMERCE DANS L'EMPIRE

La Barclays Bank (Canada), membre d'une des plus grandes organisations bancaires du monde, offre les moyens de développer le commerce dans l'Empire. De nombreuses années d'expérience dans les différentes phases du commerce international permettent au Groupe de Banques Barclay d'offrir des facilités exceptionnelles à ses clients.

LE GROUPE DE BANQUES BARCLAY

Ressources dépassant \$2,500,000,000

Maintenant plus de 2,900 bureaux dans les pays suivants:

ANGLETERRE
ECOSSE—PAYS DE GALLES
FRANCE-ITALIE
UNION SUD-AFRICAIN
NORD ET SUD DE LA RHODESIA
KENYA — TANGANYIKA — OUGANDA — NYASSA
AFRIQUE ORIENTALE PORTUGAISE — SUD OUEST AFRICAINE
ILE MAURICE — AFRIQUE OCCIDENTALE ANGLAISE
ANTILLES ANGLAISES — GUYANE ANGLAISE — EGYPT
SOUDAN — PALESTINE — MALTE — NEW-YORK (AGENCE)

Unité Canadienne

BARCLAYS BANK (CANADA)

214, RUE SAINT-JACQUES
MONTRÉAL

219, RUE BAY
TORONTO

Entrepôts de la Place Viger



Frigorifique Entrepôt Général
2,000,000 pieds cubes. 400,000 pieds carrés.

Voies d'évitement privées.

**MONTREAL REFRIGERATING
& STORAGE LTD.**

1100 EST, RUE CRAIG (au pied de la rue Amherst)

DEUX RAISONS INDISPUTABLES VOUS POUSSENT A VOUS ASSURER

Vous devez songer à votre propre avenir,
Vous devez protéger ceux dont vous êtes
le soutien.

Depuis plus de soixante ans, la Sun Life fournit
aux personnes conscientes de leurs responsa-
bilités des moyens sûrs de s'acquitter de ces
deux devoirs sacrés.

*Les polices de la Sun Life conservent toujours
100 pour cent de leur valeur.*

*Quels que soient vos besoins, la Sun Life émet la
police qui vous convient.*

**SUN LIFE ASSURANCE
COMPANY OF CANADA**

Siège Social - MONTRÉAL

Apprenez l'ANGLAIS, l'ALLEMAND, l'ESPAGNOL

ou toute autre langue à l'aide du phonographe
par la méthode

LINGUAPHONE

simplement en écoutant et en regardant.

Méthode facile, rapide et peu coûteuse qui assure
d'une prononciation exacte.

Demandez notre brochure gra-
tuite donnant tous les renseigne-
ments sur les langues suivantes:

ANGLAIS	RUSSE
FRANÇAIS	POLONAIS
ESPAGNOL	ALLEMAND
ITALIEN	SUEDOIS
AFRIKAANS	NEERLANDAIS
PERSAN	CHINOIS
	ESPERANTO

N. B. — Conditions spéciales
au commerce.



INSTITUT LINGUAPHONE, Canada.

Distributeurs

LIBRAIRIE BEAUCHEMIN Limitée

Libraires-Éditeurs-Imprimeurs-Relieurs

430 rue Saint-Gabriel - Montréal

... ON DEMANDE ...

Des gérants et agents Cana-
diens-Français pour vendre
de l'assurance sur la vie aux
750,000.

Canadiens-Français de la ville
de Montréal.

"La Saubegarde"

La seule Compagnie Canadienne-Française
d'Assurance sur la vie.