

BULLETIN
DE LA
CHAMBRE DE COMMERCE
du District de Montreal.

MONTRÉAL, 1er FÉVRIER 1903.

SOMMAIRE

	PAGES
1. Rapport du comité spécial sur l'aménagement du port...	121
2. Mouvement du port de Montréal, 1898-1902.....	123
3. Le rapide " Empire State ".....	123
4. Échos du recensement de 1901.....	124
5. Le Lac Supérieur, 1826-1902.....	124
<small>EDITORIAL</small>	
6. Actes de la Chambre : Résumé des procès-verbaux des mois de décembre et janvier.....	125
7. L'industrie sucrière au Canada—Avec gravures.....	131

Rapport du Comité spécial sur l'aménagement du Port

Monsieur le Président et

Messieurs les Membres du Conseil.

Le comité spécial nommé par le Conseil de la Chambre de Commerce du district de Montréal à sa séance spéciale du 9 janvier, pour faire une étude du projet d'aménagement, d'outillage, etc., du nouveau port de Montréal, que la Commission va soumettre prochainement à la critique du gouvernement, à l'honneur de vous présenter son rapport.

Votre comité vous rappelle pour mémoire, que c'est pour répondre à un avis, de prendre connaissance des plans de ce projet, que la Commission lui avait fait tenir, (en conformité d'une résolution adoptée par cette dernière), que votre Conseil, sur proposition de M. H. A. A. Brault, a décidé de nommer un " Comité spécial " dont voici la composition. Le comité :—D. Masson, J. Contant, J. X. Perrault, I. Préfontaine, J. P. Mullarkey, A. V. Roy et Jos. Haynes, secrétaire et rapporteur.

LE RAPPORT

Votre comité s'est donc rendu, en conformité des instructions qu'il avait reçu du Conseil, le samedi, 10 janvier, au siège de la Commission, pour prendre connaissance des plans, etc, du projet qui doit être soumis au gouvernement du Canada.

Ce projet comporte trois plans inclinés ou rampes, qui doivent racheter la différence de niveau entre la chaussée de la rue des Commissaires et le plancher

du premier étage des " hangars permanents." C'est au moyen de ces passerelles, qui franchissent le terre-plein et les voies ferrées à une hauteur suffisante, que l'on se propose de permettre, aux charrois légers et pondéreux, l'accès au second plancher des " hangars permanents " établis, tant sur le terre-plein que sur les quais.

En l'absence de devis descriptifs et estimatifs du projet, votre Comité est dans l'impossibilité de faire une étude comparée permettant de supputer le chiffre de la dépense que ces travaux entraîneront.

Votre Comité a dû se contenter des renseignements donnés de vive voix, et des données recueillies au cours de la discussion des plans du projet.

Votre Comité a dû reconnaître qu'il se trouvait en présence d'une étude faite en grande hâte et partant : incomplète.

Et cependant, il s'agit pourtant d'un problème de la plus haute importance.

La solution qu'il nous a été loisible d'entrevoir n'est que partielle, car le projet à l'étude n'a trait qu'aux rampes et à la passerelle décrite plus haut. Ces rampes, au nombre de 3, sont établies en deux volées inclinées à 5 p. c. et, séparées à mi hauteur, par un palier de repos. Elles s'appuient à la base, sur le mur de protection qu'on vient à peine de terminer, et qu'il faudra démolir partiellement, en trois endroits différents, et sur une longueur collective de 300 pieds. Mais ce n'est pas tout. Ces rampes, qui sont à cheval sur le mur de protection empièteront de 9 pieds très certainement et de 18 pieds très probablement, sur la rue des Commissaires, dont on vient à peine de terminer l'élargissement et qui n'est pas encore pavée.

Interrogé sur les raisons qui avaient pu motiver le choix d'une telle solution, l'Ingénieur de la Commission a déclaré qu'après avoir fait une étude approfondie du problème posé il n'avait rien trouvé de plus acceptable.

Votre comité n'ayant pas cru devoir s'incliner devant cette simple affirmation, a désiré connaître quelques-unes des raisons qui avaient précipité l'adoption par la Commission, de cette solution. C'est alors que l'Ingénieur de la Commission a produit un plan d'ensemble du terre plein et des quais, sur lequel on avait dessiné le réseau des voies de garage et de manœuvre, ainsi que les raccordements avec les hangars permanents.

Votre comité ne saurait mieux définir ce projet de réseau, que ne l'a fait un délégué de la ville :—" Mais c'est une gare de triage " a shunting yard " s'est il écrié. La définition est exacte.

Les $\frac{2}{3}$ de l'aire du terre-plein et le $\frac{1}{3}$ environ de l'aire

des quais, sont littéralement couverts d'un réseau complexe de voies ferrées et de hangars.

Votre Comité a dû se rendre à l'évidence et reconnaître l'impossibilité où se trouveraient, dans de telles conditions, les charrois, gros et petits, de se frayer, sans s'exposer à de grands dangers—un passage à travers ce dédale de voies ferrées, en activité de service ou encombrées de wagons.

Mais si votre Comité est disposé à reconnaître la légitimité du désir des grandes compagnies, de livrer leurs wagons avec leur chargement, à pied-d'œuvre, pour ainsi dire, et cela pour supprimer les manutentions et les charrois inutiles qui grèvent d'autant le coût du transport — il n'en est pas moins convaincu que les travaux en cours dans le port, n'ont pas non plus pour but unique et étroit de créer une sorte de gare de triage à l'usage exclusif des quelques compagnies de chemins de fer. Le but du Gouvernement en créant ce port avec les deniers publics, est surtout et avant tout de faire une installation modèle, présentant des avantages suffisants pour attirer et même centraliser en le fixant, le commerce, tant d'importation que d'exportation du pays ; de faire en un mot, un " port national ".

Votre Comité est d'opinion que le projet préconisé par la Commission est entièrement et presque exclusivement à l'avantage des compagnies de chemins de fer, et au préjudice flagrant du public qui se verra, si ce projet est adopté, l'accès de plein-pied au terre-plein et aux quais, complètement fermé, et forcé d'escalader avec des charges incomplètes, des rampes dangereuses, surtout par les temps de verglas de l'automne, alors que l'affluence du trafic bat son plein.

C'est là, dans l'opinion de votre Comité, faire table rase, et sans la moindre façon, des conventions du passé, et répudier l'une des principales raisons alléguées dans le temps par la Commission elle-même, pour motiver l'adoption du projet alors disputé, des quais dits " à haut niveau " à savoir : la suppression de tout obstacle, à l'accès de plein-pied, pour les véhicules, au terre-plein et aux quais.

La logique a fait disparaître les plans inclinés de l'ancien port : c'était un progrès ; un projet nouveau a fait surgir un obstacle du même ordre, seulement beaucoup plus grand,

1o.—comme coût d'installation et d'entretien ;

2o.—comme empiètement sur l'unique artère du port, que le gouvernement et la ville viennent de créer à frais communs,

3o.—comme obstacle aux charrois pondéreux.

Votre Comité ne croit pas devoir pour l'instant du moins, insister trop fortement sur les empiètements de

rampes projetées, sur la rue des Commissaires. Etant sûr par avance, que la ville qui a contribué par une forte part à cette amélioration que le commerce et le public réclamait depuis plus de 25 ans, ne manquera pas d'y mettre bon ordre.

Votre Comité se borne à faire observer, que la largeur d'une rue ou d'une artère commerciale, a pour mesure, sa partie la plus étroite. Or, si votre Comité est bien informé, la rue des Commissaires n'a, en certains endroits, que 80 pieds de largeur. Si donc on distrairait, pour le massif des rampes, une bande de 18 pieds, il restera 62 pieds de largeur de chaussée carrossable. Rappelons que la ville a l'intention de faire en bordure du mur de protection, un trottoir de 9 pieds au moins, amélioration que le public réclame avec raison, et dont les rampes empêcheront la réalisation.

CONCLUSIONS :

Votre Comité, après une étude aussi complète que le comportait l'examen des plans et l'audition des explications qui ont été données par les autorités de la Commission, se déclare unanimement *contre* toute idée de forcer les charrois d'escalader une rampe escarpée, à seule fin de franchir au moyen d'un viaduc, le réseau des voies ferrées qui encombrant le terre-plein ou shore-wharf, pour atteindre le premier étage des " hangars permanents ".

Le Comité ne croit pas devoir faire de distinction entre les rampes extérieures et celles intérieures au mur de protection. Le mal étant le même dans un cas comme dans l'autre.

Votre Comité, qui est en faveur des docks ou hangars à deux étages, est convaincu que le service de l'étage supérieur des hangars, peut très bien se faire, et dans de bonnes conditions de bon marché—au moyen de grues, de monte charges, et, en général, au moyen d'appareils de levage perfectionnés, comme cela se pratique du reste, dans d'autres ports.

Votre Comité reconnaît la nécessité impérieuse qu'il y a pour la Commission, en vue d'éviter la grande multiplicité des voies ferrées sur le terre-plein, de prendre immédiatement à sa charge l'exploitation du réseau qui doit desservir le port et les docks.

Le mode de traction le plus approprié pour ce service est incontestablement l'électricité, qui supprime à la fois, le bruit de l'échappement de la vapeur, et l'inconvénient très sérieux pour les magasins en bordure, de la fumée des locomotives à vapeur.

Pour le comité.

(Signé) J. X. Perrault,

" J. P. Mullarkey,

" A. V. Roy,

" Jos. Haynes, rapporteur.

Ce rapport fut adopté à la séance du Conseil, le 21 janvier. Le Conseil a cru cependant devoir faire l'ajouté suivant :

Le Conseil de la Chambre de Commerce croit également devoir recommander, à titre de solution ultérieure éventuelle (permettant au port ainsi qu'à son outillage, de donner la pleine mesure de son efficacité) la substitution d'un réseau aérien, s'étendant sur tout le développement du port,—au réseau de surface déjà construit, et que la Commission se propose d'étendre, tant sur le terre-plein que sur les quais.

Le Conseil est en mesure de déclarer que le coût d'une telle voie aérienne n'est pas aussi grand, et surtout, n'est pas prohibitif, comme on a essayé de le faire croire à la délégation. Sans vouloir entrer dans des détails d'ordre technique, qui sortent du cadre de ce rapport, le Conseil est convaincu que dans le cas d'une exploitation unique, soit par la Commission, soit par le gouvernement — un réseau établi à un niveau convenable au-dessus du terre-plein, et comportant un nombre suffisant de voies de garage, de manœuvre et de transit, ces dernières s'étendant d'une extrémité du port jusqu'à l'autre—serait suffisant :

Dans de telles conditions, les manœuvres pourraient s'effectuer sans interruption pendant les 24 hrs, et cela, sans gêner en aucune manière les charrois et en général la circulation des voitures sur les quais.

Le Conseil va plus loin encore. Il est convaincu que les grandes compagnies de chemins de fer seraient les premières à profiter des avantages que cette solution leur procurerait. En hiver, par exemple, alors que les docks sont libres de marchandises, il serait possible de les utiliser pour l'emmagasinage d'un trop-plein; qui, autrement, encombre les gares et les cours de triage des chemins de fer.

Le mouvement maritime y trouverait aussi son avantage en printemps, à l'ouverture de la navigation. Car, l'arrivée des navires est souvent retardée faute de cargaison disponible. L'emmagasinage dans les hangars permanents faisant cesser cet état de choses, permettrait d'avancer de plusieurs jours l'ouverture de la navigation.

Et cela, pour le minimum de frais d'entretien, car la voie aérienne par définition, est exempt des encombrements de neige ou de glace qui paralysent, lorsqu'ils ne l'immobilisent pas complètement à des époques déterminées, le service des trains au niveau du sol. Mais ce n'est pas tout. Grâce à la circulation ininterrompue pendant les 24 hrs, la voie aérienne de transit, donnerait aux wagons à marchandises des grandes compagnies, en destination de Montréal, un accès commode à l'Est ou à l'Ouest du port, sans être astreints, comme cela se pratique à l'heure présente,

à faire un long détour, soit *via* Outremont, soit encore *via* Jacques-Cartier Junction. Service de pénétration qui comporte actuellement une dépense exorbitante, étant donnée la distance à vol d'oiseau.

Le tout respectueusement soumis,
LE SECRÉTAIRE.

Commission du Port de Montréal

Etat du mouvement en tonnes et du revenu du port en dollars, pour la période quinquennale 1898-1902 :

	1902	1901	1900	1899	1898
Navigation océanique : —					
nombre de vaisseaux	757	742	726	831	868
Tonnage, navigation océanique	1,539,494	1,433,048	1,393,886	1,517,614	1,581,072
Navigation Intérieure : —					
nombre de vaisseaux	9,358	8,435	8,310	8,799	6,944
Tonnage, navigation intérieure	1,875,668	1,680,182	1,659,616	1,839,972	1,807,892
Revenu brut	\$311,373.37	\$273,411.14	\$286,958	\$293,569	\$296,585

Montréal, 17 janvier 1903.

Le Rapide " Empire State "

(N. Y. C. & H. R. R. R.)

Nous avons reçu, de la part de M. A. J. Hébert, (travelling passenger Agt) de la Cie., New-York Central, une belle photographie instantannée, grand format et encadrée, du rapide " Empire State ", marchant à toute vapeur. MM. les Sociétaires pourront l'admirer dans la salle des délibérations de la Chambre.

Nous avons pensé que nos lecteurs nous sauraient gré de leur donner quelques détails sur ce train, remarquable à plus d'un titre, même en Amérique, ce pays des choses étonnantes. Par la régularité de sa marche, par sa ponctualité, et surtout, par la sécurité dont il a donné les meilleures garanties : le temps—ce train s'est acquis une réputation universelle des plus enviable, qui a suggéré aux officiers de la publicité de ce chemin de fer, l'aphorisme suivant, que nous traduisons librement : " Le tonnerre du rapide Empire State, s'entend sur tous les points du globe *.

M. Hébert, se rendant à notre demande, nous a fourni les données qui nous ont permis de coordonner les renseignements qui suivent sur ce train unique dans le monde des chemins de fer, tant au point de vue de la distance, qu'au point de vue de la *vitesse commerciale*.

C'est lundi, le 26 octobre 1891, que ce train a commencé son service régulier. Il y a donc de cela onze ans révolus. Les terminus, entre lesquels ce train fait la navette, avec la régularité d'un chronomètre, sont dis-

* " The rumble of the Empire State Express is heard around the world ".

tants de 440 milles ; ou plus exactement 439.52 milles.

Les départs se font, tous les jours de semaine, de New-York, à 8.30 hres du matin, et de Buffalo, à 1 hre du soir.

Les seuls arrêts réglementaires, en outre des terminus, sont :

Albany, à 142 milles ; Utica, à 237 milles ; Syracuse, à 290 milles et Rochester, à 371.10 milles de New-York.

Le train montant, atteint Buffalo à 4.45 hres du soir ; le train descendant, atteint New-York à 9.59 du soir. Soit, pour le train montant une vitesse commerciale moyenne, arrêts compris—de 53.63 milles par heure. La vitesse commerciale moyenne du train descendant est moindre, pas tout-à-fait 50 milles par heure.

Ce qui n'est pas, tant s'en faut, un résultat ordinaire. Il y a des vitesses moyennes plus grandes, nous ne le contestons pas, mais les parcours sont beaucoup plus courts ; les plus grands atteignent à peine 95 milles.

Le train comporte, en outre de sa machine et de son tender, trois *coaches*, et un pullman, dont le poids collectif est d'environ 300 tonnes. Pendant la belle saison une cinquième voiture est ajoutée au train. Une des voitures est aménagée de façon à permettre en marche, la confection d'un lunch ou d'un diner, qui sont servis sur le train.

Tous ces avantages sont mis à la disposition des nombreux voyageurs sans supplément de tarif. Le voyageur profite des avantages des " Limited ", (c'est ainsi qu'on désigne ces trains rapides et directs aux Etats-Unis) sans en subir les charges.

On s'explique assez facilement la popularité dont jouit à bon droit, ce train, qui, comme nous le disions plus haut, a transporté des touristes accourus des quatre coins du monde.

Dès le début de sa carrière, ce train a donné la mesure de ce qu'il pouvait faire. Nous avons sous les yeux " la marche," ou *log*, de ce train pour le 28 mars. 1892. Nous en donnons une partie à titre de curiosité :

Onéida à De Witt.....	21.37 milles
Temps employé.....	17.40 minutes
Vitesse moyenne.....	72.69 m x h're

Entre Memphis et Fairport, la vitesse moyenne a été portée à 56.61 m x h're.

Ces deux vitesses suffiront pour donner au lecteur une idée des difficultés que présente le maintien d'une vitesse de 53.63 m. x h. sur une [distance de 440 milles.

De tels résultats ne peuvent être obtenus qu'à certaines conditions essentielles :

- 1o Un profil-en-long exempt de rampes :
- 2o Une double voix ininterrompue :—il y a jusqu'à quatre voies sur certaines parties du parcours ;
- 3o La sécurité la plus complète dans l'expédition des trains, ou *despatching*—condition qu'on ne réalise, aussi complètement que le comporte les opérations humaines—que dans l'application rigoureuse du *block-system* ;
- 4o Un matériel de traction et de transport irréprochable ;
- 5o Un personnel intelligent, instruit, discipliné et pénétré de ses devoirs jusqu'à l'héroïsme.

Il semble, si l'on en juge par les résultats obtenus, et dont nous avons donné le détail—que le New-York Central a trouvé le secret de réunir tous ces éléments de succès, résultat qui fait le plus grand honneur à son administration.

Aussi l'en félicitons nous bien sincèrement, convaincus que nous sommes par avance, que le chemin de fer, qu'on a défini, " l'instrument le plus parfait de civilisation "—rendra d'autant plus de services à l'humanité, que son fonctionnement sera plus parfait.

Seulement, ce n'est qu'au prix d'une vigilance qui ne se lasse jamais, qu'on peut espérer obtenir et maintenir, de pareils résultats.

J. H.

Le Lac Supérieur

(1826-1902)

Nous avons reçu, de la part de M. George W. Hibbard, agent général des voyageurs, de la Cie., Duluth South Shore & Atlantic * ; dont le bureau principal est à Marquette, Mich., une monographie, éditée par Mad. Isabelle. G. Carpenter. Cette œuvre, d'une grande valeur historique, a pour titre :

" A voyage on Lake Superior in 1826, a trip to Duluth in 1902 ".

La première partie est une narration, avec carte et gravures anciennes à l'appui, du voyage fait en 1826, par une Commission du Gouvernement des Etats-Unis, pour négocier avec les sauvages, le traité de Fond du Lac.

L'ouvrage, est orné d'une bonne reproduction d'une ancienne carte, (1670-1671), du

LAC SUPERIEUR ET AUTRES LIEUX, OU SONT LES MISSIONS DES PERES DE LA COMPAGNIE DE JESUS COMPRISES SOUS LE NOM D'ONTARIO.

et de reproductions en photogravure, d'illustrations anciennes, se rapportant à ce voyage mémorable, et qui sont tirées de l'ouvrage classique de Thomas :

Tour of the Lakes, 1827.

Nos lecteurs pourront se procurer cette intéressante publication en écrivant à l'adresse donnée plus haut.

* Le D. S.-S. & At. R. R. est une ligne affiliée au Canadian Pacific Ry.

BULLETIN
DE LA
CHAMBRE DE COMMERCE
du District de Montréal.

PUBLICATION MENSUELLE.

COMITE DE REDACTION.

MM. D. MASSON.	PRESIDENT
H. A. A. BRAULT.	VICE-PRESIDENTS.
C. H. CATELLI.	
M. J. A. PRENDERGAST.	JOS. CONTANT. PRÉS. DU COMITÉ
J. X. PERRAULT.	A. V. ROY.
HON. A. DESJARDINS.	
JOS. HAYNES.	SECRETÉAIRE.

Publié par les soins et sous le contrôle du "Comité de Rédaction."

La Chambre de Commerce du District de Montréal, ni son Comité de Rédaction ne sont responsables des opinions exprimées par les auteurs des articles publiés dans le "Bulletin."

Pour les articles non signés : — Jos. Haynes.

Adresser toutes lettres et communications à la Chambre de Commerce du District de Montréal.

N. B.—Les "cotisations" courent du 1er janvier au 31 décembre et sont dues pour l'année entière, si ce n'est, pour les présentations faites dans le dernier semestre de l'année, auquel cas, la somme à verser sera proportionnelle au temps à courir. Une fois l'adhésion accordée, on fait partie de notre "Chambre" tant qu'on ne donne pas sa démission par écrit et à la condition qu'on ait soldé les arrérages.

LE SECRETÉAIRE.

Editorial

Actes de la Chambre

**Résumé des procès-verbaux des séances de la
Chambre et du Conseil.**

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE MENSUELLE. SÉANCE DU
MERCREDI 3 DÉCEMBRE 1902.

Présidence de M. D. Masson, président.

Étaient présents :

MM. C. H. Catelli, 2e V. P.	L. J. A. Surveyer,
Chs Chaput,	G. Boivin,
J. X. Perrault,	Hon. Alph. Desjardins,
Jos. Fortier,	L. E. Morin, père,
I. Préfontaine,	A. V. Roy,
J. B. A. Lanctôt,	H. Laporte,
L. E. Geoffrion,	Rod. Tourville,
S. Robitaille,	L. Geoffré

et le Secrétaire,

Immédiatement après la lecture du procès-verbal de l'assemblée générale du 12 novembre dernier, qui est adopté sans corrections, le Secrétaire fait le dépouillement du courrier qui comporte :

Une invitation adressée au Président, par la " Dominion Commercial Traveller's Association ", qui le prie de vouloir bien être présent à son banquet annuel qui aura lieu le 22 décembre, à l'hôtel Windsor, invitation qui est acceptée.

M. le Maire de Montréal accuse réception de l'invitation qui lui a été adressée par la Chambre de vouloir bien assister à l'assemblée spéciale qui sera tenu le 4 courant dans les bureaux de la Chambre pour aviser aux moyens à prendre pour dégager les abords du Marché Bonsecours.

M. Aubin, notaire de Berthierville, écrit à la Chambre pour l'inviter à vouloir bien lui fournir les renseignements nécessaires pour établir une Chambre de Commerce à Berthier.

Le Board of Trade d'Halifax, fait tenir à la Chambre une circulaire accompagnée d'une carte montrant qu'il est possible d'établir entre Halifax, N.-E., et Fastnet, pointe extrême-sud de l'Irlande, deux routes rapides : une commençant le 24 août pour finir le 14 janvier et ayant 2223 milles de longueur ; une seconde, commençant le 15 janvier et finissant le 23 août et dont la longueur est de 2432 milles ; ces deux itinéraires qui passent en dehors de la zone des glaces et des brouillards, sont suggérés comme seuls applicables à la ligne rapide qu'il est question d'établir entre le Canada et l'Angleterre.

D'après ce projet, Fastnet serait relié à Liverpool dont il est distant de 295 milles, par une ligne de steamers distincte de la première. Dans ce projet qui a été adopté par le " Maritime Board of Trade ", à son congrès tenu à Sydney, le 20 août dernier, Halifax et Fastnet seraient les deux ports terminus de la ligne rapide projetée.

La Chambre de Commerce de Londres nous fait tenir une circulaire imprimée par laquelle elle nous apprend que, sur une invitation qu'elle a reçue du Board of Trade de Montréal, à la date du 25 septembre dernier, elle a décidé de tenir son 5ème Congrès quadriennal, à Montréal, les 17, 18, 19 et 20 août 1903.

La Chambre de Commerce du Comté de Drummond écrit à la Chambre au sujet du choix d'un conférencier qui serait invité à entretenir la Chambre du comté de Drummond, sur l'utilité des Chambres de Commerce ou sur des sujets se rapportant en général au rôle des Chambres de Commerce, dans l'économie sociale d'un pays. Le choix du conférencier est laissé à la discrétion du Président qui est invité à vouloir bien le désigner.

Le Secrétaire donne ensuite lecture d'un résumé des principales questions étudiées pendant le mois écoulé.

L'ordre du jour appelle ensuite l'article " Matières nouvelles ".

M. J. X. Perrault demande la parole. Il en profite pour attirer l'attention de la Chambre sur le mode de distribution des subsides accordés aux chemins de fer et que le gouvernement a préconisé dans le passé. Il croit que le temps est venu de modifier tout cela. Il

cite, à l'appui de sa thèse, le système adopté par d'autres colonies, l'Australie, par exemple. Dans tous les cas, il est d'avis, que lorsque le gouvernement accorde aux compagnies, des subsides, soit en argent, soit en terres, il devrait le faire à titre de prêts garantis par une première ou seconde hypothèque, ou mieux encore, il pourrait le faire sous forme de souscriptions au capital-actions. Il fait ressortir les avantages que présenterait le nouveau système sur l'ancien et il cite à l'appui, le cas de plusieurs grandes compagnies qui ont reçu du gouvernement des avances considérables (plusieurs millions) à titre purement gratuit et dont elles ont fait un excellent usage il est vrai, pour l'avancement du pays, mais qui ont grossi d'autant la dette publique et sur lesquels prêts, le gouvernement, aujourd'hui, paie des intérêts.

Il a préparé à cet effet un projet de résolution dont voici le texte :

“ Considérant :— Que plusieurs compagnies transcontinentales sont en instance en ce moment auprès du gouvernement fédéral pour obtenir en subventions des centaines de milliers de dollars et des centaines de milliers d'arpents de nos terres fertiles de l'Ouest, et

Considérant :— Que des subventions, obtenues en pur don, ont déjà largement contribué aux fortunes énormes qui ont été réalisées par la construction et l'exploitation du Pacifique Canadien, au détriment des finances de l'Etat, et

Considérant :— Que tout en voyant avec plaisir la construction de nouvelles lignes transcontinentales, cette Chambre, guidée par l'expérience acquise, ne saurait approuver que des centaines de millions en subventions nouvelles soient accordés en pur don à ces grandes entreprises.

Résolu :— Qu'à l'avenir, la participation du gouvernement fédéral à la construction des nouvelles lignes transcontinentales projetées, devrait être, autant que possible, sous forme de souscriptions d'actions ordinaires ou préférentielles et non plus en subventions faites en pur don et excessivement onéreuses pour la nation.”

Un débat s'ouvre sur cette importante question et l'honorable Alph. Desjardins propose que la résolution soit référée, à titre d'avis de motion, à la prochaine séance du Conseil. Ce qui est agréé.

A l'issue du débat, M. L. E. Morin demande la parole.— Il en profite pour demander à notre représentant à la Commission du Port certains renseignements sur le virement qui vient d'être fait d'une somme importante qui avait été affectée dans le temps, à l'exécution des travaux du nouveau port dans la partie Est, somme que la Commission est en train d'appli-

quer à des travaux en cours d'exécution dans la partie Ouest.

M. L. E. Geoffrion, répondant à cette question déclare que la Commission n'avait pas l'alternative, vu que le gouvernement a forcé, pour ainsi dire, la Commission, à accepter cette somme, attendu que le Gouvernement prenait les travaux de la partie Est à sa charge.

Il est ensuite question du centre de gravité du port, que la Commission semble vouloir fixer, à la hauteur de la rue St Sulpice, et cela, en dépit de la congestion de plus en plus apparente du port, à la hauteur de cette rue.

Plusieurs orateurs accusent la Commission de parti pris ou de partialité pour l'Ouest, et cela, au préjudice des intérêts de l'est de Montréal. Certains orateurs font cependant valoir, à l'appui du système, préconisé par la Commission, les avantages qu'il présente au point de vue des petits charrois, qui sont déjà très onéreux pour le commerce, surtout, en automne. Certains chiffres ont été cités par des personnes compétentes, qui établissent que, si le centre de gravité du port était déplacé du côté d'aval, le coût du transport de certaines marchandises pourrait être augmenté de 40 et même de 50 0/0, etc.

Pour ce qui est de l'exactitude de la dépêche venue d'Ottawa, et qui disait que des plans auraient été soumis à l'Hon. Ministre des Travaux Publics, M. Geoffrion déclare que cette nouvelle s'applique aux plans, qui ont déjà été soumis à l'Hon. J. I. Tarte, alors qu'il était Ministre des Travaux Publics, et il déclare également, que l'Ingénieur de la Commission est en train de préparer les plans des hangars permanents qui doivent être érigés sur les nouveaux quais, plans, qui devront être soumis au gouvernement lorsqu'ils auront été acceptés par la Commission.

M. H. Laporte attire l'attention de la Chambre sur les raisons du mauvais état d'entretien de la rue des Commissaires. Il fait l'historique de cette rue depuis qu'elle est élargie, et déclare que les commissaires, par leur défaut de remettre à la ville le titre de propriété de la partie élargie, sont responsables de son mauvais état d'entretien. Il ajoute que la ville est prête à procéder au pavage de la chaussée dès le printemps prochain, à la condition, bien entendu, que la ville en devienne propriétaire.

Incidemment, il est question de l'égout Elgin, objet d'un litige entre la ville et la Commission du Port. Le pavage, dit M. Laporte, ne peut guère être commencé avant que cette question de l'égout ne soit réglée.

Le Président remercie, du fauteuil, notre représentant à la Commission du Port pour les renseignements

qu'il a bien voulu fournir à la Chambre sur les travaux du port, et, le Conseil procède à l'admission des nouveaux membres dont les noms suivent :

MM. Jos. G. Larochelle, J. E. Costin, Narcisse Dupuis, Dr N. B. Desmarteau et Dr H. A. Archambeault.

Et, l'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée.

SÉANCE DU CONSEIL, LE MERCREDI, 17 DÉCEMBRE 1902

Présidence de M. D. Masson, Président.

Étaient présents :

MM. H. A. A. Brault, 1er V.-P., G. H. Catelli, 2e V.-P.

G. Boivin, J. B. A. Lanctôt.

I. Préfontaine, A. V. Roy.

ANCIEN PRÉSIDENT : Hon. Alph. Desjardins.

MEMBRE D'HONNEUR :

M. J. X. Perrault et le Secrétaire.

Immédiatement après la lecture du procès-verbal qui est adopté sans corrections, le Secrétaire fait le dépouillement du courrier qui comporte :

Une lettre du Secrétariat de la Chambre de Commerce de Rochester, qui prie la Chambre de vouloir bien lui fournir des renseignements sur la "Canadian Tubular Steamship Oil Transportation Co." Le Secrétaire reçoit instruction de fournir les renseignements demandés.

La Chambre de Commerce de Hong-Kong nous avise de l'envoi de son rapport mensuel sur les cours du marché de cette ville.

La "New York Canadian Pacific Ry. Co." désirese procurer des renseignements officiels sur le mouvement du port de Montréal, soit pour consommation sur place, soit pour exportation des grains, des minerais et du charbon.

M. Anatole Poindron, agent commercial du Canada pour la France répond à la lettre que la Chambre lui adressait à la date du 24 novembre.

Le Secrétaire reçoit instructions de répondre à cette lettre, pour la partie qui a trait au petit courrier du Bulletin.

Il y a aussi une lettre de M. Douglass, Secrétaire de la "Shawinigan Water & Power Co".

M. Frank Hatheway, de St Jean, N. B., désirerait se procurer par l'intermédiaire de la Chambre, des renseignements sur les statistiques du recensement ayant trait surtout à la Province de Québec.

M. Nap. Garceau, rédacteur de "La Justice" de Drummondville et Président de la Chambre de Commerce du comté de Drummond écrit à la Chambre pour lui demander des renseignements au sujet de l'incorporation des lignes de tramway.

Le Secrétaire reçoit instructions de fournir les renseignements demandés. Il fait tenir, par la même occasion, à la Chambre un mémoire sur la ville de Drummondville et ses environs. Le Secrétaire reçoit instructions d'insérer ce mémoire au prochain numéro du Bulletin.

L'ordre du jour appelle ensuite l'article "Rapports de comités".

Le Président du comité de Législation présente le rapport de son comité sur les "rapports entre locataires et propriétaires" ainsi que les amendements que le comité suggère d'apporter aux articles 1609, 1622 et 1657 du code civil.

Après l'adoption unanime de ce rapport, le Secrétaire reçoit instructions de communiquer ce document à M. S. Beaudin, conseil de la Chambre, pour en retoucher la rédaction au point de vue légal.

M. J. X. Perrault, Président et rapporteur du comité des "Expositions et Musées" présente le rapport de son comité qui a trait à la création d'une exposition annuelle à Montréal, à l'instar de ce qui se pratique à Toronto.

À l'issue de quelques explications données par le Président du comité, le rapport est adopté, puis, référé de nouveau au comité pour sa mise à exécution.

Le Président rend compte ensuite de sa mission comme conférencier, à Drummondville.

Le Conseil lui vote alors des remerciements, pour le travail et le dérangement qu'il s'est imposés.

À l'article "Matières nouvelles", M. J. X. Perrault rappelle qu'il a préparé une résolution qui a été lue à l'assemblée précédente, au Conseil et qui a trait à la nomination d'un gouverneur-général, et qui, après avoir reçu un accueil bienveillant du Conseil, fut référé comme "avis de motion" à la présente séance. Il invite le Conseil à vouloir bien prendre une décision sur cette question.

M. H. A. A. Brault se déclare en principe, en faveur de la résolution, mais croit cependant que, vu son importance, la question devrait être référée, par déférence, à la Chambre réunie en assemblée générale.

Sur la représentation M. Perrault, au sujet de l'urgence qu'il y a de prendre une décision sur cette question, il est proposé par M. H. A. Brault, appuyé par M. A. V. Roy, qu'une assemblée générale spéciale, soit convoquée pour le lundi, 28 décembre courant, afin de formuler une opinion définitive sur la question.

Et, l'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE SPÉCIALE, LE LUNDI, 22
DÉCEMBRE 1902

Présidence de M. D. Masson, Président.

Etaient présents :

MM. H.A.A. Brault, 1er V.-P.	C.H. Catelli, 2e V.-P.
L. J. A. Surveyer, Trés.	Guil. Boivin.
C. P. Chagnon,	Chs. Chaput,
Jos. Fortier,	Geo. Gonthier,
J. B. A. Lanctôt,	A. V. Roy.

ANCIEN PRÉSIDENT : Jos. Contant.

MEMBRE D'HONNEUR :

J. X. Perrault, et le Secrétaire.

Le Président rappelle, du fauteuil, le but de la convocation.

Lecture est donnée par le Secrétaire, du projet de résolution, présentée par M. J. X. Perrault à une séance antérieure, et qui a trait à la désignation du successeur du gouverneur-général du Canada.

A la suite de cette lecture, le Président demande aux personnes présentes de vouloir bien faire leurs suggestions.

M. J. X. Perrault donne alors les raisons qui ont motivé certaines parties de la résolution qui fait l'objet de la convocation.

M. H. A. A. Brault, tout en se ralliant au principe de la résolution, croit cependant, que quelques modifications pourraient être apportées à sa rédaction. Il suggère, pour régler la question, qu'un comité soit désigné pour faire les retouches nécessaires.

Un débat, auquel prirent part MM. Chaput, Boivin, Contant & Roy, s'engage sur la suggestion et il est décidé, sur proposition de M. Brault, appuyé par M. Chs. Chaput, que la résolution soit renvoyée à un comité composé du Président, de MM. Perrault, Desjardins, Chaput, Contant et Roy.

Le Président, résumant du fauteuil, le débat qui vient d'avoir lieu, déclare que la résolution est adoptée en principe et que la rédaction seule, est laissée à la charge du comité qui est convoqué pour vendredi, le 26 décembre, à 3 heures de l'après midi.

Et le Président proclame l'ajournement des séances au mercredi, 7 janvier 1903.

SÉANCE SPÉCIALE DU CONSEIL, LE VENDREDI, 9 JAN-
VIER 1903.

Présidence de M. D. Masson, président.

Etaient présents :

MM. H.A.A. Brault, 1er V.-P.	G. Boivin,
Jos. Fortier,	S. Lachance,
J. B. A. Lanctôt,	J. P. Mullarkey,
	A. V. Roy,

ANCIENS PRÉSIDENTS :

Jos. Contant, Hon. Alph. Desjardins,
L. E. Geoffrion,

MEMBRE D'HONNEUR :

M. J. X. Perrault, et le Secrétaire,

Le Président rappelle, du fauteuil, le but de la convocation.

Le Secrétaire est invité à communiquer au Conseil les documents se rapportant au but de la convocation.

Le Secrétaire donne alors lecture d'une lettre, émanant de la Commission du Port, qui avise le Conseil de la Chambre, que les plans des hangars permanents du nouveau port, ainsi que les plans inclinés d'accès au second étage de ces hangars sont terminés et pourront être examinés au bureau de la Commission, le samedi, 10 janvier, à 10 hrs du matin.

Cette lettre est commentée par M. Geoffrion, représentant de la Chambre à la Commission du Port, qui insiste pour que la Chambre se rende à cette invitation.

A la suite de ces explications, M. Brault suggère, qu'au lieu du Conseil, un comité soit nommé pour se rendre au lieu désigné et y recueillir les renseignements nécessaires pour préparer un rapport qui pourrait être soumis au Conseil, convoqué en assemblée spéciale pour cette fin.

Après un débat, les Messieurs dont les noms suivent : M. le Président, MM. Jos. Contant, J. X. Perrault, I. Préfontaine, A. V. Roy, J. P. Mullarkey et Jos. Haynes, sont désignés pour constituer ce comité, et la date de la convocation du Conseil est fixée au lundi, 12 janvier courant.

Et la séance est levée.

SÉANCE SPÉCIALE DU CONSEIL, LE LUNDI, 12 JANVIER
1903.

Présidence de M. D. Masson, président.

Etaient présents :

MM. H.A.A. Brault, 1er V.-P.	C. H. Catelli, 2e V.-P.
G. Boivin,	L. J. A. Surveyer,
S. Lachance,	J. B. Gratton,
J. P. Mullarkey,	A. V. Roy,

ANCIENS PRÉSIDENTS :

Hon. Alph. Desjardins, D. Parizeau,
L. E. Morin, père, H. Laporte,

L. E. Geoffrion,

MEMBRE D'HONNEUR :

M. J. X. Perrault et le Secrétaire,

Le Président rappelle le but de la réunion.

M. J. X. Perrault, l'un des délégués du Conseil à la Commission du Port, communique les observations qu'il a pu faire et les renseignements qu'il a recueillis au cours de cette visite. Il se résume en condamnant les rampes aériennes, comme impraticables, etc.

M. D. Parizeau, commente les remarques faites par M. Perrault.

M. J. P. Mullarkey, l'un des délégués, fait part au Conseil de ses impressions. Il appuie surtout sur

la nécessité d'une voie de ceinture reliant l'est avec l'ouest du port. Il a fait préparer, à cet effet, un estimé du coût d'une double voie aérienne, remplissant cette condition. Le coût n'en est pas exagéré, contrairement à l'opinion émise par l'ingénieur du Port.

M. L. E. Morin, père, et M. L. E. Geoffrion, prennent également part au débat.

MM. H. Laporte et G. Boivin, prennent aussi part à la discussion. M. H. Laporte déclare, que la ville va prendre les mesures nécessaires pour empêcher la Commission d'empiéter sur la rue des Commissaires.

M. H. A. A. Brault, résumant le débat, suggère au Conseil d'encourager M. L. E. Geoffrion—à persister dans la ligne de conduite qui a adoptée, à l'endroit du projet de la Commission,—que le Comité réproouve unanimement. Après ces discussions, M. H. A. A. Brault propose, appuyé par M. J. P. Mullarkey, que :

“ M. Geoffrion, représentant de la Chambre de Commerce auprès de la Commission du Port, est invité à faire valoir toutes les raisons qui sont présentées à cette séance, pour demander l'ajournement de l'adoption des plans de l'Ingénieur du Havre, lesquels sont incomplets et accompagnés d'aucun estimé.” Ce qui est adopté.

Et il est résolu, que le comité chargé de s'occuper de l'étude de ce projet, sera invité à préparer sans délai, son rapport sur la question ”.

Et la séance est levée.

SÉANCE DU CONSEIL, LE MERCREDI, 14 JANVIER 1903.

Présidence de M. D. Masson, président.

Etaient présents :

MM. H. A. A. Brault, 1er V.-P. C. H. Catelli, 2e V. P.
C. P. Chagnon, G. Boivin,
Jos. Fortier, S. Lachance,
J. B. A. Lanctôt, J. P. Mullarkey,
A. V. Roy,

ANCIENS PRÉSIDENTS :

M. D. Parizeau, L. E. Morin, père,
Hon. Alph. Desjardins, Jos. Contant,

MEMBRE D'HONNEUR :

M. J. X. Perrault, et le Secrétaire,

Immédiatement après la lecture des procès-verbaux des séances des 17 décembre, 9 et 12 janvier courant, les deux premiers étant adoptés sans corrections, le dernier, celui du 12 étant laissé sur la table jusqu'à nouvel ordre pour corrections, le Secrétaire fait le dépouillement du courrier qui comporte :

Plusieurs accusés de réception de Toronto, de St-Hyacinthe et d'Halifax, de la résolution adoptée par cette Chambre et ayant trait à la succession au poste du Gouverneur-Général du Canada,

Une communication de M. A. Poindron, agent com-

mercial du Canada en France. Cette lettre est référée au comité du Bulletin.

L'ordre du jour appelle l'article : “ Rapports de comités ”.

Le comité de Législation rapporte progrès sur la question de la création des Chambres de Commerce canadiennes à l'étranger.

L'ordre du jour appelle ensuite l'article : “ Matières nouvelles ”.

Le Président attire, du fauteuil, l'attention du Conseil sur la situation qui est faite aux anciens présidents, qui, leur terme d'office terminé, sont presque noyés dans la foule des sociétaires. Il croit que le moment est venu de rectifier cet état de choses.

M. H. A. A. Brault, 1er Vice-Président, est également de cet avis. Il rappelle que les anciens présidents n'ont cessé d'apporter un appoint éclairé à nos délibérations et que les services importants qu'ils ont rendus à la Chambre méritent beaucoup plus que ce que les règlements leur ont accordé jusqu'à présent. Il croit qu'il a trouvé le moyen de remédier à cet état de choses. A cet effet, il donne lecture d'un projet d'amendements qu'il a préparé et prie les anciens présidents présents à la séance, de vouloir bien donner leur opinion sur la question

M. Jos. Contant n'est pas prêt, tout d'abord à accepter le projet. Il manifeste ses appréhensions sur l'application des amendements que l'on projette d'apporter aux règlements.

L'hon. Alph. Desjardins est très sensible à la démarche que le Conseil se propose de faire; mais, manifeste des craintes au sujet de l'aléa que comporte le nouveau règlement.

M. L. E. Morin, père, se déclare en faveur du “statu quo ” dont il est satisfait.

M. Brault, résumant le débat, déclare que l'intention du Président en suggérant ces remaniements, a été, avant tout, de faire droit aux justes réclamations de certains anciens présidents.

Le Président déclare à son tour, que la Chambre a besoin de toutes ses forces et surtout du prestige de ceux de ses membres qui sont passés à la présidence.

M. J. X. Perrault prend également part à la discussion.

Après ce débat, il est décidé, sur la proposition de M. Brault, appuyé par M. J. Fortier, que les amendements, dont le texte est cité ci-après, qui seront affichés incessamment dans la salle des délibérations, soient présentés comme “ Avis de motion ” et qu'une assemblée générale spéciale soit convoquée pour le mercredi, 21 janvier, pour discuter et adopter, s'il y a lieu, ces amendements qui se lisent comme suit :

Amendements aux règlements.

AVIS DE MOTION

Les règlements sont amendés :

L'art. 5 est amendé ainsi qu'il suit :

(b) Seront membres d'honneur du Conseil avec voix consultative les anciens présidents. De plus pourront être élus membres d'honneur du Conseil avec voix consultative les personnes qui auront rendu ou qui, par leur position officielle, pourront rendre à la Chambre des services signalés.

(c) Seront membres du Conseil avec voix consultative les anciens vice-présidents, les anciens trésoriers et, pendant leur terme d'office, les présidents des Chambres de Commerce et des Associations de commerce régulièrement affiliées à cette Chambre.

L'art. 33a est ajouté à l'art. 33 :

“ Nonobstant ce qui précède, les anciens présidents, vice-présidents et trésoriers, désirant faire partie activement du Conseil, avec toutes les prérogatives de cette fonction, pourront être mis en nomination par quatre membres qualifiés. Cette mise en nomination, individuelle ou en groupe, se fera immédiatement après celle des officiers du Conseil et l'élection de ces personnes sera déterminée séance tenante, par la majorité des suffrages de l'assemblée.”

“ Les Présidents des Chambres de Commerce et des associations de commerce, régulièrement affiliées à cette Chambre, pourront aussi être élus membres actifs du Conseil durant leur terme d'office de la manière précédente, de suite après l'élection ci dessus.”

M. C. H. Catelli, 2e Vice-Président, demande la parole. Il en profite pour attirer l'attention de la Chambre sur la question de la métallurgie canadienne du plomb, qui est en train de périliter, ou, au moins, qui ne donne pas la mesure de son efficacité, faute d'un tarif protecteur suffisant.

Le Conseil, après avoir considéré la chose avec bienveillance, ne prend cependant aucune décision pour le moment, sur la question.

Et l'ordre du jour étant épuisé la séance est levée.

D. MASSON.

SÉANCE DU CONSEIL, LE MERCREDI, 21 JANVIER 1903.

Cette assemblée a eu lieu à l'issue de l'assemblée générale spéciale, convoquée pour étudier les amendements et additions suggérés par le Conseil, aux articles 5 et 33 des règlements concernant les élections.

LA SÉANCE

Présidence de M. D. Masson président.

Étaient présents :

MM. C. H. Catelli,	G. Boivin,
C. P. Chagnon,	Chs Chaput,
J. D. Couture,	Jos. Fortier,
J. B. Gratton,	J. B. A. Lanctôt,
S. Lachance,	J. P. Mullarkey,

A. V. Roy,

ANCIEN PRÉSIDENT : Jos. Contant,

MEMBRE D'HONNEUR :

J. X. Perrault et le Secrétaire,

Immédiatement après la lecture du procès-verbal de la séance du 14 janvier, qui est adopté sans corrections, le Secrétaire fait le dépouillement du courrier qui comporte :

Une lettre de l'Association Médicale de Montréal, invitant la Chambre à se faire représenter à un banquet qui aura lieu à Montréal, le 27 janvier courant. L'invitation est acceptée.

Le Secrétaire a reçu plusieurs accusés de réception de différentes Chambres de Commerce, au sujet du prochain titulaire au poste de Gouverneur Général du Canada.

Le Secrétaire dépose sur la table, un certain nombre de copies des amendements à la charte qu'il a reçues de l'hôtel de ville. Ces amendements sont référés, pour étude et rapport, au comité des “ Affaires municipales ”.

L'ordre du jour appelle ensuite l'article : “ Rapports de comités ”.

Le comité spécial nommé pour faire une étude du dernier projet de la Commission du Port, ayant trait aux hangars permanents, etc., présente son rapport.

Après un débat, ce document, sur proposition de M. Jos. Contant, appuyé par M. A. V. Roy, est adopté.

Il est ensuite suggéré qu'un ajouté, ayant trait à l'adoption éventuelle de la voie aérienne, soit annexé au Rapport.

Après un débat, il est alors proposé par M. C. H. Catelli, appuyé par M. S. Lachance, que cet ajouté soit adopté, avec l'entente que cette seconde partie sera considérée comme une annexe distincte du corps du rapport. Voir p. 121.

M. Catelli propose ensuite que des copies de ce document soient adressées au Premier Ministre du Canada ainsi qu'à MM. les Ministres de la Marine et des Travaux Publics, à la Commission du Port et à M. L. E. Geoffrion, représentant de la Chambre à cette Commission.

M. J. X. Perrault demande la parole. Il en profite pour attirer l'attention du Conseil sur un “ avis de motion ” qu'il a présenté à une séance antérieure, et qui a trait aux subventions que le Gouvernement du Canada accorde aux projets de chemin de fer reconnu d'utilité publique. Il donne lecture d'une résolution qu'il a préparée à cet effet et dans laquelle il préconise la politique pour le gouvernement, de souscrire au capital actions ou encore, aux débetures de ces compagnies.

M. Chs Chaput signale quelques objections à ce système. M. J. P. Mullarkey, de son côté, croit qu'il serait désirable avant de conclure immédiatement, d'étudier à fond la question, qui dans son opinion en vaut

bien la peine. Il croit qu'il y a lieu de faire une distinction entre un chemin de fer qui ouvre un pays à la colonisation, et une voie ferrée qui traverse un pays déjà pourvu de chemins de fer, et où elle viendra simplement faire la concurrence à d'autres lignes, etc.

M. Perrault, reprenant le débat, croit que la Chambre doit agir d'urgence, etc...

Il est entendu alors que la question sera référée au comité des " transports " qui sera convoqué pour le vendredi, 23 janvier, à 3.30 hrs du soir.

M. Perrault rappelle ensuite au Conseil qu'il a été saisi, à une séance antérieure, de la question de l'industrie du plomb-argentifère. Comme il est convaincu que le Conseil est unanimement favorable à ce qu'une protection douanière soit accordée à ce produit, il donne lecture d'une résolution dans ce sens, qu'il a préparée, et qui est adoptée unanimement, séance tenante.

M. l'échevin Couture rappelle au Conseil qu'il a déjà attiré son attention sur les avantages qu'il y aurait pour la population ouvrière de Montréal, de lui faciliter l'accès du Parc Mont-Royal qui, à l'heure présente, n'est guère commodément accessible que pour les visiteurs qui peuvent se payer la dépense d'une voiture. Il écarte, pour des raisons qu'il donne, les facilités d'accès que pourrait présenter le chemin de fer incliné, d'abord à cause du transbordement qu'il impose aux voyageurs, en second lieu, à cause de l'insuffisance notoire du service qu'il donne. Il est convaincu qu'il n'y a qu'un moyen pour l'ouvrier, de se rendre, sans trop de fatigue et à bon marché, au Parc Mont-Royal. C'est au moyen d'un tramway électrique. Il vient donc demander à la Chambre de vouloir bien adopter une résolution en ce sens. Mais, vu l'heure avancée, la question est référée, pour étude et rapport, au comité des " Affaires municipales ".

Et l'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée.

Séance du Conseil, le mercredi, 28 janvier 1903, à l'issue de l'assemblée générale spéciale convoquée pour faire le choix des candidats au Conseil de cette Chambre.

Sur proposition de M. Chs Chaput, appuyé par M. G. Boivin, le Conseil est convoqué en séance spéciale pour prendre connaissance d'une requête qui lui est présentée par une délégation municipale de Longueuil. La séance est ouverte sous la présidence de M. D. Masson.

LA SÉANCE

Présidence de M. D. Masson, président.

Étaient présents :

MM. H. A. A. Brault, 1er V. P. C. H. Catelli, 2e V. P.
L. J. A. Surveyer, Trés. G. Boivin,
C. P. Chagnon, Chs Chaput,
Jos. Fortier, S. Lachance,
J. B. A. Lanctôt, J. P. Mullarkey,

A. V. Roy,

ANCIENS PRÉSIDENTS :

D. Parizeau, L. E. Morin, père,
H. Laporte, Jos. Contant,
Hon. Alph. Desjardins, L. E. Geoffrion,

MEMBRE D'HONNEUR :

M. J. X. Perrault, et le Secrétaire,

Sur invitation du Président, le Secrétaire donne lecture de la requête, qui a trait à l'insuffisance du service par voie ferrée, entre Montréal et la rive sud du St-Laurent, et aux moyens à prendre pour remédier à cet état de choses.

Après un débat, il est décidé de référer l'étude de cette question au comité des " Transports " qui est convoqué pour le vendredi, 30 janvier, à 3.30 hrs du soir.

M. J. B. A. Lanctôt donne ensuite lecture d'un projet de résolution qu'il a préparée et qui a trait à la désignation de l'emplacement de la future bibliothèque publique.

À l'issue de cette lecture, M. Chs Chaput réclame l'application des règlements, et le document est considéré comme simple " Avis de motion ", par suite, la discussion en est reportée, à la prochaine séance du Conseil.

Et la séance est levée.

L'industrie sucrière au Canada.

INTRODUCTION

Il existe dans l'esprit de la population agricole une bien fausse impression en ce qui regarde la fabrication du sucre de betteraves, surtout en ce qui regarde le capital nécessaire pour créer cette industrie. Il ne faut pas se faire d'illusions à ce sujet. C'est une industrie agricole, c'est vrai, mais qui réclame un capital considérable et des ouvriers spéciaux, pour en faire un succès. On ne peut pas extraire le sucre de la betterave comme nos cultivateurs fabriquent très bien le sucre d'érable. Les jus de betteraves contiennent des sels minéraux qui en affectent le goût et qu'il faut séparer à grands frais au moyen d'appareils compliqués. Il est donc impossible pour le cultivateur de fabriquer lui-même le sucre de betteraves. Son rôle se borne à cultiver la betterave et à la livrer à l'usine en quantités et en qualités satisfaisantes pour assurer le succès de l'entreprise.

Aujourd'hui, cette fabrication se fait sur une très grande échelle aux Etats-Unis et a été introduite avec succès dans quatre grandes usines de la province d'Ontario. Celle de Walesburg dont nous publions la gravure donnera une idée de leur importance.

Pendant la guerre de Cuba, la production du sucre de cannes de cette île superbe est tombée de 1,000,000 de tonnes à 100,000 tonnes. La différence, 900,000 tonnes, a été produite par l'industrie sucrière du monde sans qu'on se soit aperçu du déficit de Cuba. L'occasion qui se présente de produire nous-mêmes cet article dont nous faisons une si considérable consommation ne devrait pas passer inaperçue. Ontario a suivi de près les Etats-Unis en prenant l'initiative de cette industrie nouvelle, grâce à la subvention de \$75,000 votée par le parlement de Toronto. La province de Québec, située dans des circonstances aussi favorables, peut facilement se livrer à l'industrie sucrière du moment que le gouvernement provincial lui consacrerait une subvention proportionnelle à son importance. À l'honorable ministre d'Agriculture de doter son pays de cette industrie progressive de la culture améliorante.

CULTURE DE LA BETTERAVE A SUCRE

Il y a plusieurs variétés de betteraves à sucre améliorées et donnant des rendements considérables, mais les deux variétés les plus employées aux États-Unis et qui

pour ce travail. Aussi un champ bien préparé pour la culture de la betterave devrait être travaillé de 15 à 16 pouces de profondeur. Sans doute que la betterave peut se cultiver à moins, mais plus on approchera de ces profondeurs plus certaine sera une abondante récolte. Pen-

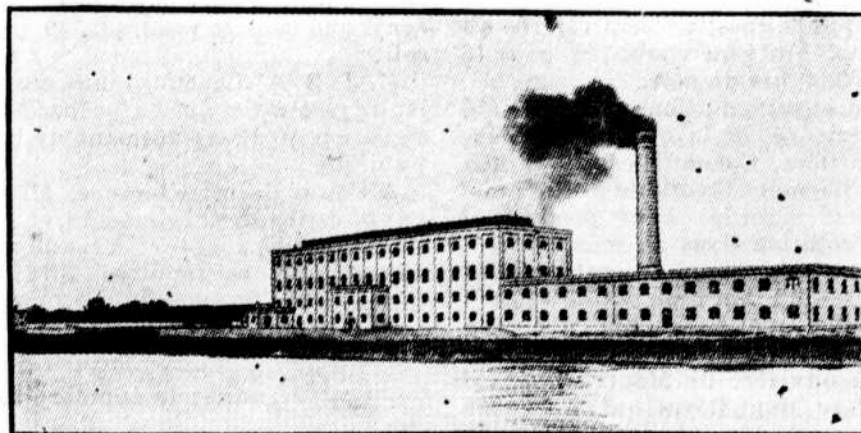


Fig. 1.—Fabrique de sucre de betteraves de Wallaceburg, Ontario.

ont donné les meilleurs résultats, sont d'abord la variété française Vilmorin blanche améliorée et la variété allemande Kleinvanlebener. En général on peut dire que toutes les terres qui peuvent donner une bonne récolte de pommes de terre ou de blé-d'inde conviennent à la betterave du moment qu'elles sont cultivées avec soin. Une bonne fumure, enfouie par un labour d'automne, est une bonne préparation. Les engrais artificiels, phosphates et autres, peuvent être appliqués avec avantage à l'époque du semis de la graine pour en assurer la vigoureuse croissance et le rendement de la récolte. Le nitrate de soude est aussi spécialement recommandé dans ce but.

Ici où la culture de la betterave n'a jamais eu lieu sur une grande échelle, elle peut à la rigueur occuper le même terrain pendant plusieurs années sans qu'il en souffre sérieusement, mais il vaut toujours mieux adopter un système de rotation dans lequel la betterave succède à une céréale. Les différentes parties de la terre se trouvent ainsi améliorées, après un certain nombre d'années.

PRÉPARATION DU SOL

La betterave étant une plante pivotante, il faut que le sol soit profondément labouré et amoussi pour assurer une récolte abondante. Pour cela le labour d'automne devrait avoir une profondeur de 9 pouces et la charrue devrait être suivie d'une sous-soleuse traînée par un cheval marchant dans le sillon, et approfondissant la couche arable sans l'amener à la surface de 6 à 7 pouces de plus. La gravure No 2 représente une sous-soleuse très efficace

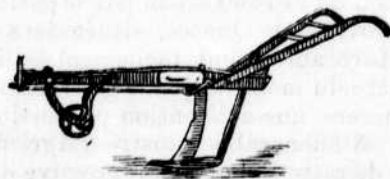


Fig. 2.—Charrue sous-sol.

dant l'hiver, la gelée pulvérisera profondément le sol labouré et au printemps il n'y aura qu'à travailler la surface par des scarifiages et des hersages énergiques jusqu'à ce que la terre soit comme un jardin. Le scarificateur est un excellent instrument pour cela qu'on fait suivre par un rouleau et une herse lorsque c'est nécessaire. Ces travaux doivent se faire immédiatement avant le moment de faire le semis, de manière que toutes les mauvaises herbes qui ont pu lever soient détruites. Quelques jours de retard donneraient aux mauvaises herbes une avance très difficile à combattre plus tard.

SEMIS DE LA BETTERAVE A SUCRE

Le semis peut se faire à la main ou au semoir. A la main, cela peut convenir pour une petite étendue, mais pour plusieurs arpents, le semoir est nécessaire. On en voit un modèle dans la gravure No 3, traîné par un ou deux chevaux, selon l'importance de la culture. On emploie de 12 à 13 livres de semence par arpent. A la main, de 8 à 10 livres seulement. La graine devrait être enterrée si la terre est fraîche et en bien bon ordre à un demi-pouce de profondeur. Mais si le terrain est sec et qu'il n'y a pas d'apparence de pluie prochaine, elle doit être enterrée plus profondément, de un demi-pouce à un pouce et demi. Lorsque l'étendue à ensemercer couvre plusieurs arpents, il peut être désirable d'employer un grand semoir.

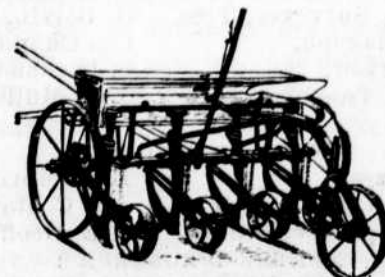


Fig. 3.—Semoir à cheval à 4 rangs.

(A suivre).