

La Chambre de Commerce du District de Montreal



1913

MONTREAL

IMPRIMERIE BILAUDEAU LIMITEE, 73, RUE DES COMMISSAIRES.

La Chambre de Commerce

DU DISTRICT DE MONTREAL

INTRODUCTION

Si l'on ouvre les archives de notre institution, on verra que dès sa fondation la Chambre de Commerce du District de Montréal s'est donné pour objet de promouvoir tout d'abord, le commerce de la Métropole du Canada. C'est pour atteindre ce but que nombre de fois la Chambre de Commerce a fait des suggestions importantes aux autorités municipales pour l'agrandissement et l'embellissement de notre Cité, ou pour multiplier ses facilités de transport et l'expédition du trafic.

Depuis quelques années notamment, la Chambre de Commerce a mis à l'étude le projet de fonder un office de renseignements et de publicité sur Montréal; elle avait compté pour la réalisation de ce grand projet, — qui eut produit les meilleurs résultats, — sur l'appui des administrateurs de notre cité, mais son espoir fut vain. Chaque fois qu'elle tenta de doter Montréal de cet office de renseignements, elle ne trouva que de l'indifférence chez les autorités, et l'automne dernier son conseil décidait de préparer la création de cet office de renseignements. Le projet est en voie de réalisation, et la publication de ce numéro spécial de notre "BULLETIN", consacré à Montréal, métropole du Canada, est le premier travail de ceux qui veulent faire connaître au loin le nom de notre grande cité, et faire grandir son prestige.

Ce numéro-souvenir n'a pas pour but de refaire l'histoire de Montréal, ou de renseigner les étran-

gers sur son gouvernement administratif; — nous nous sommes donné pour objet de mieux faire connaître notre cité au monde économique du Canada et de l'étranger; nous avons voulu démontrer quelle grande place Montréal occupe, et à quelles destinées elle est appelée.

Cet album sur Montréal renseignera tour à tour tous ceux qui le verront, sur le site et le développement de Montréal, sur son climat et son état sanitaire; sur sa position exceptionnelle comme grand marché; sur son expansion industrielle et commerciale, sur ses facilités de transport, sur son trafic intérieur, sur ses divers facteurs de développement, sur ses associations de commerce, sur son marché ouvrier, sur les ouvriers et sur les salaires payés; sur ses édifices et ses logis; sur le coût de la vie, sur ses autres avantages divers; enfin sur son avenir.

Comme on le voit le champ est très vaste; aussi devons-nous nous limiter et ne traiter que sommairement chacun de ces sujets.

Les statistiques que nous citerons ont été, autant que possible, puisées aux meilleures sources, il va sans dire, et sont les plus récentes. Nous n'exagérons rien, et l'on pourra se rendre compte des développements considérables de notre cité depuis dix ans surtout.

C'est particulièrement depuis ces dernières années que Montréal a progressé dans toutes les branches diverses de son activité, aussi bien que dans sa population. Sa suprématie comme grand centre industriel, commercial et financier du Canada, est aujourd'hui incontestable.

C'est à ses citoyens de travailler à la lui conserver.

La Chambre de Commerce de Montréal n'a pas d'autre ambition.

MONTREAL

I. — Par son site sans égal, notre cité est appelée à devenir une des grandes villes de l'univers.

LA ville de Montréal qui tire son nom de la pittoresque montagne — le Mont-Royal — au pied de laquelle elle est le port national du Canada. Commandée, est la métropole commerciale et dant la route fluviale qui conduit à l'Atlantique, elle est appelée à devenir, par sa situation privilégiée, l'une des cités les plus importantes du continent américain. Lorsqu'on considère son prodigieux développement depuis un siècle, on ne peut s'empêcher d'admirer l'esprit d'initiative des deux races qui l'habitent et qui, dans leur émulation à la faire belle et prospère, ont su donner le spectacle rare de l'entente la plus cordiale.

Commercialement parlant, Montréal occupe une situation exceptionnelle, une position sans rivale. A ses pieds, coule avec majesté le Saint-Laurent, large à cet endroit de trois milles, qui déverse dans l'Océan, dit-on, plus d'un tiers des eaux douces du monde. Située à la tête de la navigation océanique, ses débouchés s'étendent jusqu'aux confins de l'Amérique du Nord. Par un réseau de beaux canaux qui établissent des communications faciles entre les villes échelonnées sur les bords des grands lacs, elle entretient un commerce considérable avec Chicago, Duluth et les autres cités du cœur du continent. Non seulement Montréal est à la tête de la navigation océanique et fluviale, mais elle est encore le terminus de toutes les communications par terre. Le Pacifique et le Grand-Tronc y ont leurs quartiers généraux.

De ce centre, rayonnent dans toutes les directions les grandes lignes de chemins de fer, les unes se dirigeant vers les plaines fécondes de l'Ouest jusqu'au Pacifique, les autres vers les ports de l'Atlantique et les pittoresques montagnes du Nord. Deux magnifiques ponts relient les rives Sud et Nord du Saint-Laurent : le pont Victoria, construit par le Grand-Tronc et inauguré en 1860 par Sa Majesté le roi Edouard VII, alors Prince de Galles, et le pont jeté au-dessus du fleuve par le Canadien Pacifique, à sept milles de la ville, à peu de distance des rapides de Lachine et du curieux village indien de Caughnawaga.

C'est à son port que Montréal doit sa grande prospérité. Aussitôt que les glaces qui, pendant les mois d'hiver, réunissent les deux rives du fleuve et établissent entre elles un pont assez solide pour porter les charges les plus lourdes, se sont effritées sous l'action du soleil de mars ou d'avril, la plus grande activité ne cesse de régner sur les quais d'une étendue de dix-sept milles de front.

C'est un va-et-vient continu de vaisseaux de toutes dimensions et de tous tonnages ; les uns font le service entre les différents ports intérieurs ; les autres, en échange des produits de l'Europe, transportent les bois précieux de nos forêts et les grains de l'Ouest canadien. Le trafic ne fait qu'accroître d'année en année et la raison de ce développement incessant est que la route du Saint-Laurent est considérée comme la plus sûre et la plus avantageuse.

Du reste, la Commission du Havre n'épargne rien pour aménager le port en vue de son continuuel accroissement : larges quais, sillonnés de voies ferrées, vastes entrepôts, etc... Les plans préparés par les ingénieurs lorsqu'ils seront exécutés en leur entier, feront de ce port l'un des plus beaux et des mieux outillés du monde.

La ville de Montréal est divisée en basse et haute ville. Dans les quartiers avoisinant le port, se trouvent les établissements commerciaux et industriels ; sur le premier versant de la colline qui s'étend jusqu'au pied du Mont-Royal, tout le long de la rue Sainte-Catherine, s'échelonnent les magasins à la mode, les théâtres et les restaurants chics. Au-delà, ce sont les quartiers d'habitations, avec leurs massifs d'arbres, leurs jardins pleins de fleurs et le pittoresque de leurs façades de pierre. La ville entière est éclairée, le soir, à l'électricité. Des tramways la parcourent dans tous les sens et s'étendent jusque dans la banlieue. Sans cesse on fait le tracé de rues nouvelles, on améliore les communications et facilite l'accroissement des affaires. A la place des anciens et modestes groupes de maisons d'autrefois, se sont élevés de nouveaux édifices tant publics que privés, tels que écoles, hôpitaux, banques, maisons de commerce. Est-il nécessaire de mentionner les créations multiples accomplies pour le bien-

été de la population : canalisation, marchés, abattoirs, pompes à incendies, voirie, usines à gaz et électriques, réservoirs, établissements de santé, parcs publics, cimetières ?... Toutes ces améliorations n'ont pas peu contribué à donner à la ville de Montréal cette physionomie de santé et de bonne humeur qui en fait la ville la plus "latine" de l'Amérique du Nord. Aussi, le coup d'œil qu'elle offre, de l'"observatoire" du Mont-Royal, peut-il

être comparé à celui que présentent les plus belles villes du monde.

A côté des intérêts corporels, les intérêts intellectuels ont aussi leur place. Tous les ans s'accroît le nombre des écoles primaires, sous l'autorité judiciaire de deux commissions scolaires, l'une catholique, l'autre protestante. L'enseignement secondaire est donné dans des écoles normales, des collèges, des écoles supérieures, des Universités et



VUE DE MONTRÉAL A VOL D'OISEAU

des écoles professionnelles. Grâce à une fondation généreuse du gouvernement provincial, des écoles du soir gratuites, à l'usage des classes ouvrières, sont établies dans les différents quartiers de la ville.

Au point de vue "éducatif", Montréal peut rivaliser avec n'importe quelle ville du continent. Quant à la religion, il suffit de jeter un coup d'œil sur la ville pour comprendre avec quel soin ces po-

pulations chrétiennes ont conservé les traditions léguées par leurs aïeux. Au-dessus des toits et des bouquets de verdure, de tous les points de l'horizon, s'élèvent des centaines de clochers qui portent jusque dans les airs la croix glorieuse. On renonce à les compter tant le nombre en est grand ; c'est donc avec raison qu'on a appelé Montréal "la ville des clochers".

MONTREAL

II.—Par sa population notre cité occupe le sixième rang parmi les villes de l'Amérique du Nord et le vingt-sixième parmi les villes de l'Univers.—Un million en 1921.

QUAND on parle de la population de Montréal il ne faut pas se contenter de faire le dénombrement des individus qui habitent dans les strictes limites du territoire soumis à la juridiction des autorités municipales : il faut reculer les cadres et embrasser dans ce tout, les municipalités environnantes qui vivent de la vie de Montréal, des municipalités dont Montréal est en quelque sorte le cœur. Ainsi si l'on prend la population qui habite le territoire administré par le gouvernement municipal de Montréal, il faudrait compter, d'après le recensement de 1911, 466,197 âmes, mais il serait plus juste d'inclure dans ce calcul la population de toutes les banlieues et municipalités environnantes qui pratiquement forment partie de notre cité : alors la population totale s'élèverait à 590,919.

Pour mieux illustrer notre pensée, nous ne saurions mieux faire que de publier le tableau suivant :

Montréal	466,197
Ste-Cunégonde	11,172
St-Henri	30,337
Westmount	14,327
Lachine	10,778
Longueuil	4,016
St-Lambert	3,350
Montréal-Sud	790
Montréal-Ouest	703
St-Laurent	3,502
Outremont	4,745
Côte des Neiges	2,447
Notre-Dame de Grâce	5,217
Verdun	11,627
Longue-Pointe	3,037
Maisonneuve	18,674
	590,919

Persone ne saurait contester notre calcul en embrassant dans les limites de Montréal, comme tout, Westmount, Outremont, Maisonneuve, Lachine, Saint-Lambert, Saint-Laurent, car tout le monde sait bien que tous les habitants de ces diverses municipalités font affaire à Montréal, quand ils n'y résident pas.

Maintenant les chiffres que nous publions, soit 590,919, datent du mois de juin 1911 alors qu'on faisait le recensement ; or si nous calculons que l'augmentation annuelle de Montréal a été de 19,000 depuis 1901, nous pouvons dire qu'aujourd'hui la population de la métropole du Canada atteindra au mois de juin 1913 près de 629,000. Du coup Montréal monte au sixième rang parmi les villes de l'Amérique du Nord, du dix-septième où elle était en 1901.

Voici d'ailleurs un tableau fort instructif, montrant la population des principales villes de l'Amérique du Nord :

	1911	1900	P.C. de l'aug.
1 New York	4,766,583	3,437,202	38.7
2 Chicago	2,185,283	1,698,575	28.7
3 Philadelphie	1,549,009	1,293,697	19.7
4 St-Louis	687,029	575,238	19.4
5 Boston	670,585	560,892	19.6
6 xMONTREAL	628,919	267,730	70.3
7 Cleveland	560,663	381,768	46.9
8 Baltimore	558,485	508,975	9.7
9 Pittsburg	533,905	451,512	18.2
10 Détroit	465,766	285,704	63
11 Buffalo	423,715	352,387	20.2
12 San Francisco	416,912	342,782	
13 Milwaukee	373,357	285,315	31
14 Cincinnati	364,463	325,902	11.8
15 Newark	347,469	246,070	41.2
16 Nouv.-Orléans	339,075	287,104	18.1
17 Washington	331,069	278,718	18.8
x Les chiffres pour Montréal sont pour l'année 1913 au mois de juin.			

LA CHAMBRE DE COMMERCE DU DISTRICT DE MONTREAL

Il y a une autre comparaison qu'il est intéressant de faire, c'est celle du rang qu'occupe Montréal parmi les villes du monde.

Voici le tableau ci-dessous :

1	New York	7,429,740
2	London	4,766,883
3	Paris	2,763,393
4	Tokyo, Japon	2,186,079
5	Osaka	2,185,283
6	Shanghai	2,101,933
7	Batavia	2,085,788
8	Calcutta	1,600,000
9	Lyons	1,600,000
10	St. Pétersbourg	1,578,000
11	Philadelphie	1,549,000
12	Moscou	1,359,254
13	Constantinople	1,325,000
14	Kobe, Japon	1,117,151
15	Calcutta	1,026,987
16	Bruxelles	1,000,250
17	Rio de Janeiro	811,265
18	Hambourg	802,793
19	Bombay	776,006
20	Warsaw	756,426
21	Glasgow	735,906
22	Budapest	732,322
23	Liverpool	702,247
24	St. Louis	687,029
25	Boston	670,585
26	MONTREAL, 1911	625,000
27	Bruxelles	612,401
28	Manchester	606,751
29	Bangkok	600,000
30	Le Caire	570,062
31	Naples	563,541
32	Cleveland	560,663
33	Baltimore	558,485
34	Amsterdam	557,614
35	Madrid	539,885
36	Munich	538,983
37	Pittsburg	533,905
38	Barcelone	533,090
39	Birmingham, Ang.	522,182
40	Dresde	516,996
41	Madras	509,346
42	Leipzig	503,672
43	Melbourne	496,079
44	Milan	491,460
45	Marseille	491,161
46	Sydney	481,830
47	Copenhague	476,806
48	Breslau	470,904
49	Detroit	465,766
50	Rome	462,783
51	Lyon	459,099
52	Odessa	449,673

53	Hyderabad	448,466
54	Leeds	428,953
55	Cologne	428,722
56	Buffalo	423,715
57	San Francisco	416,912
58	Sheffield	409,070
59	Toronto et banlieues	381,000
60	Kioto, Japon	380,568
61	Shanghai, est	380,000
62	Milwaukee	373,357
63	Rotterdam	370,389
64	Cincinnati	364,463
65	Lisbonne	356,009
66	Lodz	351,570
67	Belfast	349,180
68	Newark N.J.	347,469
69	Kobe, Japon	345,952
70	Mexico, Ville	344,721
71	Nouvelle-Orléans	339,075
72	Bristol	339,042
73	Turin	335,656
74	Frankfort	334,538
75	Santiago	334,538
76	Washington	331,069
77	Yokohama	326,035
78	Alexandria	319,766
79	Kiev	319,000
80	Stockholm	317,964
81	Edinburgh	316,479
82	Palerme	309,694
83	Minneapolis	301,408
84	Montevideo	298,127
85	Nuremberg	294,426
86	Anvers	291,949
87	Dublin	290,638
88	Nagoya	288,039
89	Hong Kong	283,905
90	Teheran	280,000
91	Bradford, Ang.	279,809
92	Bucharest	276,178
93	La Havane	275,000
94	Jersey City	267,779
95	MONTREAL, 1901	267,730

Comme on le voit par cette nomenclature Montréal a fait un saut prodigieux depuis 1901 alors que sa population n'était que de 267,730.

A part du rang qu'elle occupe dans le monde, Montréal est sûrement la plus grande ville de toutes les colonies autonomes de l'Empire Britannique. Dans les îles britanniques il n'y a que Londres, Glasgow, Liverpool et Manchester qui peuvent se vanter d'avoir une plus grande population.

Maintenant si l'on tient compte que Montréal appartient à la moitié d'un continent qui n'est qu'à demi peuplé, on peut dire qu'avec le chiffre toujours croissant de l'immigration, le chiffre de sa population sera avant longtemps d'un million. On peut sans exagération dire que d'ici à quelques années, avec une immigration aussi considérable que celle qui se déverse chaque année sur nos rives, Montréal va voir sa population augmenter de 30,000 âmes par année; dans ces conditions est-il déraisonnable de supposer qu'en 1921 sa population aura atteint le million ?

MONTREAL

III.—Son climat et son état sanitaire peuvent être des facteurs de progrès.

LE climat d'une contrée et d'une cité est sûrement un facteur déterminant du développement de son commerce tant intérieur qu'extérieur, parce que le climat a une grande influence sur la santé publique, et sur la mortalité. On comprend facilement que dans un pays d'un climat malsain le progrès économique ne peut être grand, parce qu'après tout ce sont les individus qui assurent ce progrès par leur activité; et quelle activité peut-on attendre d'une population souffreteuse et toujours visitée d'épidémies qui la décime?

Il est bien vrai qu'un homme peut établir son foyer dans n'importe quelle zone, ou sous n'importe quel ciel, mais on admettra que sous un climat trop froid, comme sous un climat trop chaud, cet homme ne pourra déployer autant d'activité et d'énergie que sous un climat tempéré. Les conditions climatiques de Montréal sont des plus favorables, puisque notre cité, comme toute la région qu'elle commande, jouit tour à tour d'une température qui ne fait que mieux favoriser son économie.

De plus, il faut dire que le climat influe sur le caractère et le tempérament des individus. On pourrait pour la démonstration de cette vérité citer de nombreux exemples. Mais retenons seulement qu'au Canada le climat froid que nous avons ne contribue pas peu à donner l'énergie qui est la caractéristique de notre peuple, et il est admis que les Canadiens sont plus énergiques et parfois plus progressifs que nombre de peuples du Sud de l'Amérique, et de l'Amérique du Sud, où le climat est plus doux et plus chaud. Et l'on est à même de constater que des individus habitués à travailler au froid, n'ont plus la même ardeur au travail quand ils vont sous des zones plus chaudes.

Montréal est favorisé généralement d'une température qui évolue graduellement sans atteindre ni l'un ni l'autre des extrêmes; on ne compte, chaque année, que quelques jours d'extrême chaleur ou de froid intense. L'équilibre est donc bien maintenu, et ceci peut être considéré comme un des facteurs de son progrès.

Favorisé d'un climat tempéré, notre cité jouit aussi de conditions sanitaires satisfaisantes, quoiqu'elles pourraient être meilleures. Les divers climats que nous avons surtout sont le froid, le froid sec, la chaleur avec sécheresse, la chaleur ordinaire,

la chaleur avec humidité et le froid avec humidité et toutes ces diverses températures agissent plus ou moins, sur la santé publique, tel que le démontre la statistique.

Toutefois, l'étude des améliorations des conditions sanitaires, du mode de vie, de l'usage de bonne eau pour la consommation domestique et de l'air pur dans les logis, contribuent à empêcher les effets désastreux d'une température moins clémente, et par le fait même, à faire diminuer le taux de la mortalité. Or à Montréal les autorités font des efforts continuels pour améliorer le plus possible les conditions hygiéniques de la ville, et le service sanitaire n'épargne rien pour cela.

Nous ne saurions nous étendre trop longuement sur ce sujet de l'influence du climat et du bon état sanitaire d'une cité pour son développement, mais résumons toute notre pensée en disant qu'un grand industriel n'ira sûrement pas s'établir dans une ville où le taux de la mortalité est trop considérable à cause du climat, ou du peu d'attention qu'on donne à l'hygiène publique. De même un ouvrier n'ira pas se fixer dans un centre ravagé chaque année par des épidémies. Un industriel dont les employés ne sont jamais malades, un ouvrier dont le foyer n'est pas visité par le médecin, ne peuvent que prospérer.

C'est ce qui a lieu à Montréal. Nous n'avons pratiquement pas d'épidémie, et le dernier rapport annuel du chef du service sanitaire démontre une diminution dans le taux de la mortalité. Le fait est que les autorités vont tendre tous leurs efforts vers ce but en dépensant beaucoup d'argent pour donner l'eau la meilleure possible, en faisant une guerre sans merci aux mauvais aliments, et en s'efforçant de combattre la malpropreté des rues et en poursuivant une campagne d'éducation en hygiène.

C'est un bon point pour notre ville et un sujet de satisfaction pour l'homme d'affaires d'une cité de constater que grâce au bon état sanitaire, lui et ses employés peuvent sans danger déployer toute leur activité au travail, et leur famille se développer dans les meilleures conditions voulues.

Ceci mérite d'être considéré quand on recherche les causes d'expansion d'un grand centre. — Et Montréal se développera d'autant plus, qu'on donnera plus d'attention à la santé publique.

MONTRÉAL

IV. Est le grand marché central du Canada, d'un des plus grands de l'Amérique du Nord. — Pourquoi ?

Les principales conditions qui font d'une ville un grand marché, sont son climat, sa population, ses moyens de transport, ses ressources financières, l'avantage des diverses sortes d'énergie, l'abondance de son commerce et sa facilité d'accès. Le climat de Montréal stimule l'activité, la population fournit le consommateur et le producteur ; les facilités du travail donnent ce qui s'achète et se vend ; les ressources financières facilitent le commerce entre le vendeur et l'acheteur ; la facilité de transport permet à l'acheteur et au producteur de se mettre en évidence pour être vus et mis en vente les produits de son industrie. Et selon que les conditions diverses seront plus ou moins favorables, le marché sera plus ou moins considérable. Montréal, comme on le verra, possède toutes ces conditions.

1. Nous ne reparlerons pas de son climat.

Quant à sa population nous avons vu qu'elle augmentera de plus en plus, augmentant du même coup son pouvoir de production et de consommation. L'augmentation de la production et la concentration des industries amènent toujours l'agrandissement des fabriques et des usines ; l'introduction de machines de plus en plus perfectionnées et de plus en plus dispendieuses améliorent les facilités de manutention et de transport des produits manufacturés ; tout ceci contribuant à diminuer le coût de la fabrication. Le capital est alors attiré ; il amplifie et multiplie les voies et moyens, encourage le trafic, et détermine enfin l'établissement d'un grand centre économique.

C'est l'ensemble de ces circonstances qui ont fait de Montréal le grand marché qu'il est maintenant, et pour le démontrer il faudrait refaire toute l'histoire de l'industrie.

La population toujours croissante de notre cité, va continuer à faire grandir son marché, qui deviendra un des plus considérables du monde.

C'est encore la population de Montréal qui lui assure son titre de métropole ; car c'est cette population qui lui fournira toujours la main-d'œuvre nécessaire pour satisfaire l'industrie et le commerce.

2. Le fait pour Montréal d'avoir à sa disposition toutes les sortes d'énergies qui puissent mettre en fonctions les outillages les plus perfectionnés et les machines les plus puissantes, est à coup sûr un important facteur qui a déterminé son essor économique. Montréal peut faire mouvoir les plus grandes usines par l'eau, par la vapeur et par l'électricité. — Ces énergies font mouvoir ensemble des milliers de fabriques, qui alimentent la consommation, non seulement de notre cité, mais de tout le pays.

L'électricité, cette merveilleuse invention, est abondante dans notre ville, et ce n'est pas seulement comme énergie qu'on l'apprécie, mais aussi comme pouvoir conducteur, qui met en fonction le téléphone et le télégraphe, qui rendent de si pré-

cieux services à l'expédition des affaires. Montréal, au point de vue des communications téléphoniques et télégraphiques, est pourvue de premier ordre, et le producteur, le consommateur, le vendeur et l'acheteur peuvent aussi souvent et aussi longtemps qu'ils le veulent, communiquer ensemble à l'heure voulue, même à l'instant désiré. Avec ces facilités un centre économique ne peut que se développer et grandir.

3. Maintenant si l'on parle des moyens de transport et de communication qui sont un si grand facteur de développement, Montréal est sans rivale au Canada, et a peu à envier aux autres grandes villes de l'Amérique.

Ne signalons, pour l'instant, que Montréal est le terminus de la navigation transatlantique, que son port est le point de rencontre du commerce maritime et de la navigation intérieure, et qu'il est le point central vers lequel viennent converger toutes les lignes de chemins de fer du Canada, et toutes celles du Nord-Ouest et du centre des États-Unis. Qu'on parcourt la carte du monde et l'on verra que les grands marchés de l'univers sont toujours le long des grandes voies d'eau ; le résultat en est que ces marchés profitent de l'augmentation du trafic de ces cours d'eau. Tel est le cas pour notre ville, qui se baigne d'un côté dans le Saint-Laurent, dans l'autre dans la Rivière des Prairies, la future route du canal de la Baie Géorgienne, à l'ouest dans les eaux du lac Saint-Louis et de l'Ottawa.

4. Nous avons dit aussi que pour devenir un grand marché une ville devait avoir les ressources financières ; or quelle ville du Canada peut prétentions financières du pays ; c'est à Montréal que se trouve le capital qui maintient tant et tant d'industries. C'est à Montréal que se trouvent les plus grandes banques et les plus grandes institutions financières du pays ; c'est à Montréal que se trouve la plus grande bourse des valeurs mobilières ; c'est à Montréal qu'on trouve les plus grandes compagnies d'assurances. On pourrait prolonger cette nomenclature, mais ce serait superflu.

5. On peut encore démontrer l'importance d'une grande ville, et son progrès, par ses affaires postales. Or Montréal sur ce point est la ville qui fait le plus d'affaires par la poste. Montréal possède le plus grand bureau de poste du pays, et ce bureau de poste est devenu un centre de distribution de matières postales, le plus important du continent, car c'est de Montréal que part le courrier d'Extrême-Orient pour être distribué dans toute l'Amérique, et même en Europe.

On peut se rendre compte de l'activité des affaires à Montréal par le chiffre énorme des mandats-postes qui sont expédiés dans toutes les directions, et qui viennent de partout.

Il serait inutile de prolonger cette démonstration pour établir que Montréal est le plus grand centre économique du Canada : ce qui se passe est trop évident.

Montreal Tramways Co.



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

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

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

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

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

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

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

PROVINCE DE QUEBEC

Inspection des Établissements Industriels et des Édifices Publics

PERSONNEL DU SERVICE

Inspecteurs : M. Louis Guyon, inspecteur en chef, 9, rue Saint-Jacques, Montréal ; MM. James D. O. J. Monday et J. E. Deslauriers, 9, rue Saint-Jacques, Montréal ; MM. P. J. Jobin et R. H. Gooley, Hôtel du gouvernement, Québec ; R. H. Gooley, Coaticook.

Inspectrices : Madame Louisa King, et mademoiselle Clémentine Clément, 9 rue Saint-Jacques, Montréal ; Madame C. E. Lemieux, Hôtel du gouvernement, Québec.

BUREAU DES EXAMINATEURS DES INSPECTEURS DES CHAUDIERES A VAPEUR

MM. William Laurie, E. O. Champagne et Louis Harpin, de Montréal ; M. Joseph Samson, de Québec ; et M. F.-X. Drolet, de Québec.

Arrêté en Conseil No 183, du 28 mars 1907, concernant l'inspection des chaudières à vapeur et des moteurs à vapeur et moteurs dans les fabriques de beurres et de fromage, publié dans la "Gazette officielle" du 6 avril 1907, page 641.

1. Du travail des enfants, filles ou femmes, et de la durée et des conditions de ce travail.

24. Dans les établissements classés comme dangereux, insalubres ou incommodes par le lieutenant-gouverneur en conseil, l'âge des ouvriers ne doit pas être moindre de seize ans pour les garçons et de dix-huit ans pour les filles ou les femmes.

25. Dans tous les établissements autres que ceux indiqués dans le paragraphe précédent, l'âge des enfants, que ce soit des garçons ou des jeunes filles, ne doit pas être moindre de quatorze ans.

26. Le patron de l'enfant ou de la jeune fille doit, s'il en est requis, présenter à l'inspecteur un certificat d'âge, signé des parents, du tuteur ou des autres personnes ayant la garde de la surveillance de cet enfant ou de cette jeune fille ou l'opinion écrite d'un médecin à ce sujet.

L'inspecteur peut exiger que ce certificat soit vérifié au moyen d'affidavit.

27. Un nouvel examen des enfants ou filles déjà admis dans l'établissement peut être fait, à la demande de l'inspecteur, par un des médecins hygiénistes ou par tout autre médecin, et sur l'avis de tel médecin, l'employé examiné peut être renvoyé du service pour défaut d'âge ou même de forces physiques.

28. Tout garçon et toute jeune fille au-dessous de seize ans, employé dans un établissement industriel et qui sait ni lire ni écrire, doit, tant qu'il ou qu'elle continue ainsi d'être employé, ou jusqu'à ce qu'il ou qu'elle sache lire et écrire, fréquenter continuellement une école du soir de la municipalité où elle réside, s'il y en a une, et aucun patron ne doit admettre de jeune garçon ou de jeune fille dans son établissement, sans s'être assuré que ce jeune garçon ou cette jeune fille sait lire et écrire, ou (suivant le cas), sans un certificat du directeur ou instituteur en charge de cette école du soir, attestant que ce jeune garçon ou cette jeune fille fréquente la dite école. Ce certificat doit être conservé dans l'établissement, et montré à l'inspecteur chaque fois qu'il en fait la demande.

29. Tout patron qui néglige de se conformer à quelqu'une des exigences de l'article 3024a encourt, pour chaque telle offense la pénalité édictée par l'article 3037.

30. De l'inspection des chaudières à vapeur, etc.

31. L'inspection des chaudières à vapeur et moteurs dans l'établissement, ainsi que des conduites à vapeur doit être faite conformément aux règlements édictés par le lieutenant-gouverneur en conseil à ce sujet, par un inspecteur qui est porteur d'un certificat de capacité délivré par des examinateurs nommés par le lieutenant-gouverneur en conseil, et auquel un district d'inspection a été assigné par le ministre des Travaux Publics et du Travail ou par l'inspecteur en chef. Les honoraires de chaque tel inspecteur sont fixés par le lieutenant-gouverneur en conseil.

L'inspection peut aussi être faite par tout inspecteur d'une compagnie d'assurance contre les accidents, légalement constituée en corporation, faisant affaires dans la province, pourvu que ces chaudières à vapeur ou moteurs soient alors assurés par cette compagnie et pourvu que cet inspecteur soit porteur d'un certificat tel que ci-dessus requis.

Les chefs d'établissement doivent fournir tous les moyens et toutes les facilités nécessaires à une inspection efficace.

Les chaudières à vapeur installées à l'avenir doivent être construites dans les meilleures conditions de sécurité, et offrir, dans leur construction, tous les moyens nécessaires pour en faire avantageusement l'inspection.

MONTRÉAL

V.—Dès ses débuts Montréal est devenu le plus grand centre commercial du Canada.

LA position géographique unique de Montréal destinait notre cité à devenir le plus grand centre commercial du Canada, et aujourd'hui un quart du commerce du Dominion tout entier vient de Montréal. Du demi-billion d'importations canadiennes du dernier exercice financier, au moins 25 p.c. sont arrivées à Montréal et 33 p.c. du total des droits de douane de l'année, sont fournis par notre port. Quant au point de vue du commerce intérieur Montréal ne cède plus sa place. C'est le grand centre de production et de distribution de tout le Dominion.

Montréal fut toujours le grand centre de commerce de notre pays. Quant au XI^e siècle Jacques-Cartier débarqua sur les rives de notre cité il n'y trouva alors qu'une bourgade de sauvages. Les missionnaires français ont vite reconnu que des grandes destinées nous étaient réservées; il n'y a qu'à lire leurs relations pour s'en convaincre. Peu après la Croix du missionnaire le commerce conquiert notre pays avec le traiteur. Le commerce des pelleteries est le premier qui se pratiqua ici; et les traiteurs mirent à le faire prospérer, le même zèle que mirent les missionnaires à l'évangélisation de la contrée.

Mais Montréal ne s'est pas transformé, du coup, d'un poste de traiteurs de fourrures en un des plus grands centres commerciaux du monde. Le développement a été lent, il est vrai, mais bien accentué. Au commencement du dix-neuvième siècle, le commerce avait très peu progressé depuis le jour où Chomedey de Maisonneuve fonda Hochelaga. C'est encore le commerce des pelleteries qui était le plus en vogue à cette époque. Le progrès et le développement du commerce ne se fit rapide qu'après la cessation des guerres qui dévastèrent le pays.

Il serait trop long de refaire toute l'histoire du commerce de Montréal depuis ses origines; le fait est qu'il n'y a que depuis ces quinze ou vingt dernières années que son essor a grandi, au point de faire monter notre cité au premier rang des métropoles du monde. Pour bien se rendre compte du développement commercial d'une ville, on ne peut

avoir de plus sûr critérium que l'augmentation du revenu de ses douanes. Au cours du dernier exercice fiscal, Montréal a contribué pour \$138,000,000 aux \$550,000,000 d'importations du Canada. En 1894, le chiffre des importations était de \$261,000,000 et notre ville y contribuait pour \$77,000,000. L'année dernière, Montréal a fourni pour \$87,000,000 des \$115,000,000 que le Canada a exportés; toutefois il avait fourni \$77,000,000 des \$261,000,000 exportés il y a quatre ans.

Il y a tout lieu de croire que ces proportions vont se maintenir sinon augmenter. L'énorme développement de l'Ouest Canadien ne diminuera en rien la suprématie de Montréal, assurée qu'elle est maintenant par les avantages naturels qu'il possède, et par l'esprit d'entreprise de ses hommes d'affaires, et de ses marchands surtout.

Comme centre de distribution commercial, Montréal port océanique intérieur, a toujours gardé la palme; mais c'est surtout depuis quelques années, alors que les voies de transport ont été si améliorées, que notre ville a grandi le plus. Et grâce à ces communications qui relient la métropole à tout le Canada, Montréal distribue ses marchandises à Toronto et Winnipeg, ses deux rivales.

D'ailleurs, Montréal a toujours possédé les plus grandes maisons de gros du pays, comme aussi les plus grandes maisons d'importation.

Nous disions plus haut que l'augmentation du revenu des douanes d'une ville peut démontrer l'essor de son commerce; eh bien, nous allons mettre notre lecteur à même de faire cette comparaison si intéressante, à l'aide du tableau ci-dessous, qui dresse un relevé des droits perçus dans le port de Montréal depuis la Confédération.

1867-68	\$4,009,675.56
1868-69	3,608,254.75
1869-70	4,128,051.89
1870-71	5,140,132.03
1871-72	5,358,701.13
1872-73	5,011,154.89
1873-74	5,633,705.88
1874-75	5,862,047.05
1875-76	4,292,057.10
1876-77	3,865,410.50

1878	3,814,864.77
1879	4,020,973.75
1880	5,232,802.19
1881	7,077,793.32
1882	8,100,341.40
1883	8,181,933.78
1884	7,041,300.18
1885	6,856,183.99
1886	7,353,009.24
1887	8,874,147.75
1888	8,548,737.15
1889	9,255,405.73
1890	8,776,875.22
1891	9,068,486.99
1892	6,627,526.11
1893	7,078,707.12
1894	6,653,299.34
1895	5,983,342.25
1896	6,779,879.74
1897	6,735,771.85
1898	7,207,505.29
1899	8,662,764.98
1900	9,136,377.52
1901	9,018,659.84
1902	10,041,652.04
1903	11,803,298.00
1904	12,437,927.95
1905	11,591,656.70
1906	13,275,623.17
1907	16,480,921.60
1908	16,480,921.60
1909	12,935,098.62
1910	16,325,229.78
1911	18,327,198.73
1912	19,951,815.23
1913	25,000,000.00
(Environ)	

Total \$402,642,420.71

Nous avons soutenu plus haut que Montréal possédait le plus de maisons de gros et ce fait est incontestable.

LE COMMERCE DE NOUVEAUTES

Prenons d'abord le commerce des nouveautés. On compte au moins quarante-trois maisons de gros de nouveautés à Montréal. Toutes ces maisons sont prospères, et des marchandises manufacturées par quelques-unes d'entre elles sont vendues sur toute la surface du Canada, et ont été appréciées à leur juste valeur sur les grands marchés du monde.

Le développement de l'Ouest n'a pas diminué l'importance de Montréal comme grand distributeur de marchandises sèches. Les draps, tissus et

autres nouveautés de Montréal sont vendus d'une côte à l'autre du Canada, et les maisons de gros continuent de prospérer.

L'ÉPICERIE EN GROS

Le commerce d'épicerie en gros joue un rôle important dans un aussi grand centre que Montréal. Ici ce commerce a joué un rôle prédominant, et aujourd'hui Montréal fait plus d'affaires dans l'épicerie qu'en font ensemble toutes les villes du pays à l'est de Toronto. On doit faire exception pour l'Ouest à cause des difficultés de transport qu'il y a à supporter; sur ce point les relations sont moins étroites entre l'est et l'ouest du Canada. Encore une fois en ce qui concerne l'est de l'Ontario, les provinces d'en bas, les provinces maritimes, c'est Montréal qui contrôle le commerce de l'épicerie.

Dans l'épicerie on compte dans notre cité environ quarante maisons de gros, qui font chacune des affaires sur une grande échelle. Au nombre de ces établissements on en compte beaucoup de nouveaux, et tous ont été prospères depuis ces dernières années.

LA FERRONNERIE

La quincaillerie a fait de si rapides progrès depuis ces derniers cinquante ans, qu'il serait impossible de les suivre. Aux premiers jours de ce commerce, il y a cent ans, c'est au port de Montréal que tous les articles de quincaillerie étaient importés de l'étranger; et c'est au port que les pionniers du temps venaient chercher ce dont ils avaient besoin. Montréal a grandi avec le pays, et même avant lui, et le commerce de quincaillerie prospéra rapidement, au point que notre cité devint le grand distributeur du Canada. Dans l'Ouest Montréal a une rivale dans Winnipeg, qui à cause du développement de cette région fait autant d'affaires que notre cité. Il faut bien remarquer, par exemple, que Winnipeg ne fait un commerce qu'avec l'ouest, tandis que Montréal le fait avec tout le Dominion.

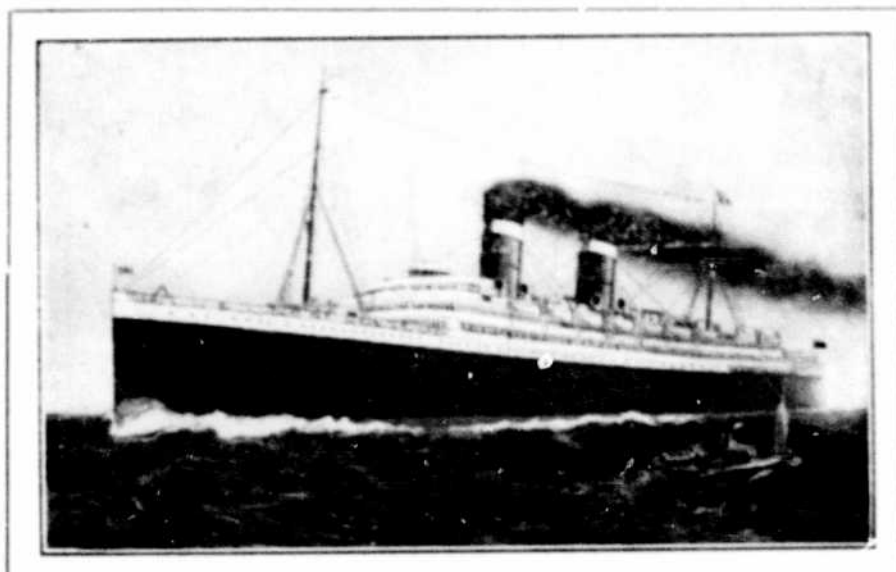
x x x

C'est à Montréal que le commerce de détail est aussi le plus considérable au Canada. C'est à Montréal qu'on trouve le plus grand nombre de magasins à rayons du pays, et dans toutes les branches du commerce, Montréal possède les établissements de détail les mieux fournis et les mieux servis.

Après ce court aperçu, il faut conclure qu'au point de vue commercial encore, Montréal reste la grande métropole du Canada.

Du luxe dans les Voyages sur l'Océan

UN NOUVEAU GENRE

Q
U
A
D
R
U
P
L
E
H
E
L
I
C
EE
N
G
I
N
S
A
T
U
R
B
I
N
E
S

S.S. CALGARIAN et ALSATIAN

Longueur, 600 pieds

Tirage, 72 pieds

18,000 tonnes chaque

EN CONSTRUCTION POUR LE SERVICE

MONTREAL-QUEBEC-LIVERPOOL

— DE LA —

Allan Line Steamship Co., Limited

PRÊTS POUR LA SAISON 1913.

L'introduction de ces magnifiques navires sur la route du St-Laurent sera un record de longueur, de vitesse et de l'équipement de luxe pour la navigation canadienne.

Pour informations générales quant aux six services et aux trente navires de la ligne Allan, s'adresser à

HUGH et ANDREW ALLAN, Agents Généraux

2 rue St-Pierre,

675 St-Catherine Ouest.

(Coin Bishop)

W. R. ALLAN,

Agent Général pour le Nord Ouest.

WINNIPEG, Man.

The ALLAN LINE,

Agence Générale pour Ontario,

77 rue Yonge, TORONTO.

ALLAN & CO.,

127 rue North Dearborn,

CHICAGO, ILL.

Il n'y a qu'un moyen pour réussir à faire de gros bénéfices dans les terrains vacants, et ce moyen consiste à acheter



du terrain à aussi bas prix que possible dans un endroit appelé à doubler en valeur dans un court délai.

Toutes les subdivisions qui ont déjà été entièrement vendues par nous, ont doublé, triplé et même quadruplé en valeur.

Nous avons actuellement le plus beau choix de subdivisions qui existe sur le marché d'Immeubles.

Terrasse et Plateau Bernard

(1,200 lots) situés au Terminus de la ligne des Tramways de la rue Notre-Dame, Quartier Longue-Pointe.

Montreal-Est Extension

(750 lots) situés immédiatement à l'Ouest de la Ville de Montréal-Est et commence au fleuve.

St. Lambert Heights

(5,000 lots) situés au Sud de la Station du Grand-Tronc, à St-Lambert. La subdivision la plus élevée à un mille du St-Laurent.

Parc Coteau Rouge

(3,396 lots) situés directement en arrière du Village de Montréal-Sud à 25 arpents du fleuve sur une belle hauteur.

Parc Mont Lasalle Annexe, (Quartier Rosemont)

(200 lots) situés rues Valois, Nicolet et Mallette. Cette subdivision est bornée au Sud par les cours des immenses usines Angus.

Parc Chambly Bassin

(300 lots) emplacement par excellence pour villas d'été.

Nous assurons à tout acheteur sur l'une ou l'autre de ces subdivisions, qu'ils feront un placement des plus avantageux.

Tous nos terrains sont vendus sans intérêts.

Pour plans, prix et autres conditions, veuillez vous adresser à

DAOUST REALTY, Limited

Suite 5-7-8-9-10 EDIFICE "LA PRESSE"

Tel. MAIN 4918

MONTREAL

VI — Notre Cité est le plus grand centre manufacturier et industriel du Canada

MONTREAL occupe le premier rang parmi tous les centres industriels du Canada. Cette vérité a été démontrée incontestablement par le dernier recensement. On évalue à deux cents millions de dollars la production annuelle des manufactures de notre ville. Le chiffre des salaires payés annuellement atteint cinquante millions de dollars, et celui du capital investi dans les usines et les manufactures dépasse cent cinquante millions. Tout ce que l'industrie moderne peut produire, on le trouve à Montréal à l'heure qu'il est, et pourtant Montréal est loin d'avoir atteint son plein développement.

D'après les chiffres du recensement de 1911, Montréal et ses banlieues produisent 16 p.c. des industries du Canada; elle contribue de 17 p.c. dans les salaires payés; seulement elle fournit 12 p.c. du capital investi.

Au point de vue provincial Montréal contribue pour 55 p.c. de la production industrielle de la province de Québec; elle paie 59 p.c. des salaires et 46 p.c. du capital investi.

C'est depuis environ cinquante ans que l'industrie de Montréal s'est affirmée. Avant 1860 la production industrielle de notre ville était infinitésimale. On comptait alors quelques fabriques de chaussures, un moulin à farine, et quelques autres manufactures.

C'est après 1860 que l'industrie canadienne commença à progresser. C'était au temps de la guerre civile aux Etats-Unis, qui enlevait des millions d'individus à l'industrie pour les champs de batailles. C'est Montréal qui profita le plus de ce progrès et de 1860 à 1870 le capital investi à Montréal dans l'industrie s'éleva de \$800,000 à \$8,000,000.

La reprise de l'activité industrielle aux Etats-Unis amena une dépression au Canada, et Montréal souffrit plus que toute autre ville de cette réaction. Cette situation continua jusqu'en 1878 alors que fut adoptée et mise en vigueur la politique protectionniste au Canada, et en 1880 une nouvelle ère de prospérité favorisa le pays. C'est en 1898 que commença véritablement le grand essor de l'industrie à Montréal, et en dix ans, de 1890 à 1900, la production s'éleva de 85 millions à 200 millions.

Maintenant si l'on se demande à quoi tient le progrès de Montréal comme centre industriel, il serait difficile de dire quel a été le plus puissant facteur. Nous pouvons toujours dire que notre cité a l'avantage d'expédier et de recevoir à bon marché la matière première, et Montréal réunit plus qu'aucune autre cité américaine les trois grands avantages qui assurent le développement industriel, qui sont le transport par chemins de fer, le transport par les lacs et la possession d'un port océanique. Avec tous ces avantages Montréal est assurée de profiter des facilités de se procurer à bon compte et la matière première et la main-d'œuvre pour la travailler, grâce à l'immigration. De plus Montréal ayant dans son voisinage de puissantes sources d'énergie, elle peut faire fonctionner facilement ses usines et tous ses grands établissements.

Par ses voies d'eau Montréal peut encore se procurer à de bonnes conditions le combustible qu'il faut pour alimenter les fourneaux de ses fabriques. On s'explique donc maintenant comment elle a pu progresser autant.

Nous allons maintenant faire une revue sommaire des grandes industries de Montréal pour en signaler les progrès.

LES PONTS ET LES SUPERSTRUCTURES EN ACIER

Avant 1863 on ne comptait aucun pont métallique construit à Montréal, ni, non plus, de superstructure en acier. Après cette date cette industrie se fonda et progressa très rapidement, au point que nous comptons aujourd'hui trois grands établissements de ce genre à Montréal, dont la production pour 1912 a été d'environ 80,000 tonnes, d'une valeur de \$4,500,000 en ponts et en travaux en acier. Le personnel engagé dans cette industrie s'élève à environ 1800 et le chiffre des salaires à \$1,250,000.

Ces trois grandes compagnies sont la Dominion Bridge, la National Bridge et la Phoenix Bridge. Il y a de plus la Structural Steel Company qui produit chaque année pour 12,000 tonnes par an.

L'INDUSTRIE DU SUCRE

Le raffinage du sucre est une des grandes industries de Montréal. En 1912 la production totale du sucre au Canada a été de 450,000,000 de livres, et

LA CHAMBRE DE COMMERCE DU DISTRICT DE MONTREAL

Les compagnies qui exploitent ce commerce à Montréal, la Canada et la St. Lawrence, ont 30 p. c. de ce chiffre.

LA MINOTERIE

On compte de (500) cinq cents hommes sont employés dans l'industrie de la farine à Montréal, pour environ \$10,000 de salaires par an. En outre de cela il faut compter les employés des voyageurs de plusieurs autres compagnies qui font affaire à Montréal.

Les Ogilvies, qui sont les pionniers de la minoterie à Montréal. Avant 1854, ce sont les Ogilvies qui fabriquaient leur pain. Montréal possède plus de boulangers que toute autre ville au Canada, étant donné le chiffre de sa population. Elle exporte au plus de la production en farine 250,000 minis à Montréal, la plus grande partie de la production dans les Provinces Maritimes.

Les grandes compagnies meunières de Montréal sont Ogilvie Flour Mills, la plus ancienne, la Lake Mills, Wood, qui existe depuis 25 ans, la St. Lawrence Milling et la Dominion Milling.

L'INDUSTRIE DU COTON

Les cinq fabriques de coton à Montréal, toutes sous le contrôle de la Dominion Textile Company, emploient de cinq à six mille personnes. On manufacture toutes les qualités de coton, depuis le coton le plus grossier jusqu'au tissu le plus fin. On emploie pour cela 1,000 balles par an, et la production annuelle est d'environ \$7,000,000. En dehors de Montréal la Dominion Textile fait fonctionner encore beaucoup d'autres moulins.

La Montreal Cotton possède elle aussi des moulins à Vallexfield, elle ne relève pas de la Dominion Textile.

L'INDUSTRIE DE LA CHAUSSURE

Au moins un tiers des chaussures fabriquées au Canada le sont à Montréal. C'est l'industrie qui a le plus prospéré le plus graduellement. Notre ville compte aujourd'hui 45 fabriques outillées pour la plupart des machines les plus modernes. Elles mettent sur le marché 26,000 paires de chaussures par jour.

Les propriétaires de ces fabriques ne sont pas obligés d'acheter leurs machines; ils peuvent, s'ils le veulent, les louer de la United Shoe Machinery qui contrôle le commerce. Ceci a l'avantage de permettre au manufacturier d'investir plus d'argent dans le développement de son industrie.

L'INDUSTRIE DU VETEMENT POUR HOMME

Cette industrie s'est développée considérablement depuis quelques années à Montréal. Il y a plus de soixante-quinze ans qu'elle est fondée, et l'augmentation de la population n'a fait que contribuer à son développement si rapide.

Il y a dix ans on ne comptait à Montréal que trois établissements de confection pour dames. Il y a trois ans on en comptait plus de vingt et aujourd'hui c'est cinquante qu'il faut dire. Tandis qu'il y a dix ans cent hommes travaillaient dans cette industrie, on en trouve aujourd'hui 25,000 environ. Les salaires payés ont monté en dix ans de \$40,000 à \$1,500,000.

L'INDUSTRIE DE LA VOITURE ET DU CAMION

Durant les derniers vingt-cinq ans, Montréal s'est créé une belle place dans cette industrie. Elle a construit à peu près tous les modèles et tous les genres de voitures et de camions. Il y a vingt-cinq ans on ne connaissait que les fabricants Ledoux et Larivière. On compte aujourd'hui en ville soixante-et-sept manufactures avec un capital de 10 millions, employant 2,700 hommes et payant environ deux millions de dollars en salaires par an. La production s'élève à \$6,700,000.

L'INDUSTRIE DU CAOUTCHOUC

Sous le nom de Consolidated Rubber Company, une seule prime contrôle à Montréal la fabrication des articles en caoutchouc, pour tout le Canada; son capital est de \$5,000,000, et son bilan accuse pour le dernier exercice financier un profit net de \$415,310.52, et au dire du président l'augmentation de la production pour 1912 a été de 22 pour cent.

LA CONSTRUCTION DES WAGONS ET ARTICLES DE FONDERIE

Une autre des grandes industries de Montréal est la construction des wagons et locomotives, qui remplit les commandes des grandes compagnies de chemins de fer en plein développement.

La Canada Car and Foundry, qui est la fusion de plusieurs autres compagnies, a fabriqué pour \$16,360,000 en articles de chemins de fer durant l'année 1912. D'autre part, le Grand Tronc, le Pacifique, possèdent d'immenses usines de constructions et de réparation de wagons et de locomotives. Il serait trop long de faire un relevé de tout ce qui s'est construit au cours de l'année dernière, disons seulement que cette industrie donne du tra-



Salon du navire "Corsican" de la ligne Allan

vail à des milliers d'hommes et que plusieurs millions de dollars sont payés annuellement en salaires.

Malgré toute la production de ces immenses ateliers, le développement du pays est tel qu'elle suffit à peine à satisfaire la demande.

x x x

Nous n'en finirions pas si nous voulions refaire

ainsi le bilan de toutes les industries qui font la prospérité de Montréal. Nous n'avons qu'indiqué les plus importantes. Concluons en mettant sous les yeux de nos lecteurs un tableau sommaire comparatif montrant le capital investi, les salaires payés et le chiffre de la production pour toutes les industries réunies, tant pour Montréal que pour les municipalités environnantes.

	Capital.				Production.	
	1910.	1900.	1910.	1900.	1910.	1900.
Montreal	\$132,475,802	\$57,148,661	\$34,270,835	\$17,810,356	\$166,296,972	\$71,0997 0
Laprairie	112,000	.....	31,940	.....	17,500	.....
Longueuil	75,000	.....	55,300	.....	145,750	.....
Maisonneuve	7,919,080	4,147,533	4,856,496	912,789	20,813,774	6,008,780
Lachine	7,496,612	3,913,846	1,301,545	565,432	6,295,716	2,909,847
Outremont	187,993	.....	51,780	.....	190,506	.....
St. Henri .....	.....	43,03,462	.....	1,154,383	.....	4,139,391
St. Lambert	191,638	.....	58,496	.....	185,119	.....
St. Louis .....	.....	101,053	.....	52,988	.....	200,140
Verdun	426,051	.....	102,547	.....	229,299	.....
Westmont	1,441,288	48,947	374,562	26,394	1,541,802	102,500
Total	\$150,325,464	\$69,613,402	\$41,103,501	\$20,522,342	\$195,716,438	\$84,460,408

Ces chiffres sont ceux du dernier recensement, ils ne sont pas les plus récents, mais ils font voir toujours les progrès réalisés en dix ans.

MONTREAL

VII. Le plus grand banquier du Dominion est notre Cité, qui distribue ses capitaux dans toutes les parties du pays.

La métropole du Canada n'est pas seulement un grand centre industriel et commercial, elle est de plus le grand centre financier du pays; notre cité est en quelque sorte le banquier du Dominion. Dans l'histoire des banques de Montréal, il est facile de faire l'histoire de toutes les grandes institutions financières du pays. Elles se sont développées avec le pays et avec Montréal surtout.

Permettons nous de signaler que neuf banques ont leurs bureaux chefs à Montréal, et qu'elles possèdent en tout dans notre cité soixante-neuf succursales; de plus, onze autres banques canadiennes ayant leur siège ailleurs que dans la métropole possèdent à Montréal trente succursales.

La prospérité de banques moins importantes par leur importance a contribué à développer le chiffre des affaires des plus grandes institutions. Il serait trop long de faire ici le relevé.

Mais nous ne pouvons résister au désir de montrer les progrès des banques canadiennes et nous ne pouvons mieux le faire qu'en publiant le tableau ci-dessous, les comparant quant à leur actif au 30 septembre 1912 et au 31 décembre 1890. Dans ce tableau les banques apparaissent dans l'ordre du capital payé à la fin de 1890 :

Banque	Dec. 31, 1890	Sept. 30, 1912
Montréal	\$47,978,000	\$240,503,000
Commerce	23,061,000	242,172,000
Merchants	21,664,000	83,805,000
British	14,285,000	67,528,000
Ontario	9,030,000	21,343,000
Toronto	12,188,000	57,643,000
Molson	12,186,000	52,938,000
Imperial	10,055,000	78,110,000
Dominion	12,807,000	73,607,000
Nova Scotia	8,911,000	66,982,000
Ottawa	5,534,000	50,310,000
Hamilton	6,719,000	47,695,000
Nationale	3,997,000	24,158,000
Union	6,419,000	66,985,000
(1) Merchants		
(Halifax)	5,849,000	172,908,000
Standard	6,052,000	39,758,000
Hochelaga	2,975,000	29,475,000
N. Brunswick	3,070,000	12,676,000
(2) Jacques		
Cartier	2,841,000	12,115,000
	\$215,221,000	\$1,440,731,000

Depuis 1890 sept autres banques ont été fondées et sont en opérations, ce sont :

Metropolitan Bank	\$13,828,000
Home Bank of Canada	11863,000
Northern Crown Bank	20,159,000
Sterling Bank of Canada	8,527,000
Bank of Vancouver	3,210,000
Weyburn Security Bank	1,252,000
Banque Internationale	5,152,000
	\$63,991,000

Ce tableau démontre bien quels progrès considérables les banques canadiennes ont accomplis. Montréal ne peut, à vrai dire, réclamer qu'un tiers de ces banques, en ce sens qu'elles ont leurs sièges à Montréal, mais on peut dire que c'est le développement de toutes ces institutions qui a fait grandir Montréal.

Le Canada peut montrer au monde un fait unique en matière de banque; c'est que nul pays sur la surface du globe ne peut montrer pour ses banques une augmentation de 600 pour cent tel qu'établi par le développement de 18 de nos institutions en 12 ans. Et si l'on tient compte que depuis 1890 sept autres banques ont été fondées on peut dire que les ressources à l'heure actuelle, sont sept fois les ressources possédées en 1890 par 18 banques.

LE TABLEAU DES COMPENSATIONS

Pour se faire une idée du développement d'un pays et d'une ville on peut consulter avec profit le tableau des compensations de banques des principaux centres de ce pays.

Voici le tableau pour les grands centres du Canada depuis 10 ans, et l'on verra que Montréal tient la première place.

	Mai 1912	Déc. 1911	Déc. 1912
Montréal	\$982,455,000	\$2,370,487,000	\$2,598,576,945
Toronto	710,800,000	1,852,397,000	1,975,335,475
Winnipeg	155,506,000	1,170,763,000	1,370,391,110
Vancouver	49,675,000	543,484,000	589,684,062
Calgary		218,681,000	249,719,444
Ottawa		213,932,000	226,633,907
Victoria	29,071,000	134,929,000	166,513,923
Québec		133,319,000	143,313,924
Hamilton	43,388,000	125,251,000	151,145,142
Edmonton		121,447,000	199,078,409
Halifax	91,545,000	88,194,000	91,561,084
St. John	40,734,000	77,328,000	80,248,218
Regina		73,032,000	103,315,586
London		71,534,000	76,088,330
Saskatoon		56,757,000	103,757,384
Brandon		29,430,000	29,019,837
Lethbridge		28,818,000	30,439,503
Brantford		27,806,000	27,330,599
		\$2,103,234,000	\$7,337,615,000

En 1902 les compensations de banques à Montréal étaient en moyenne par jour de \$3,270,000 et en 1911 de \$7,900,000.

Parmi les grandes villes de l'Amérique du Nord, Montréal est entre le 7ième et 9ième rang au point de vue des compensations de banques.

(1) Maintenant la Royal Bank of Canada.

(2) Maintenant la Banque Provinciale.

Ecoliers, Commis, Apprenties, Jeunes Gens, déposez vos Economies à

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

FONDÉE EN 1846

CAPITAL SOUSCRIT \$2.000,000

FONDS DE RESERVE \$ 1.150,000

CAPITAL PAYE 1.000,000

ACTIF TOTAL au delà de 31.000.000

Nombre de déposants, plus de - 100.000

BUREAU CHEF ET TREIZE SUCCURSALES A MONTREAL.

LA SEULE BANQUE incorporée en vertu de l'Acte des Banques d'Epargne, faisant affaires dans la Cité de Montréal. Sa charte (différente de toutes celles de toutes les autres Banques), donne toute la protection à ses déposants. ELLE A POUR BUT spécial de recevoir les Epargnes, quelques petites qu'elles soient, de veuves, orphelins, écoliers, commis, apprentis, et des classes ouvrières et industrielles, et d'en faire un placement sûr. DEMANDEZ une de nos petites banques à domicile, ceci vous facilitera l'Epargne. Intérêt alloué sur les dépôts au plus haut taux courant. Nous vous réservons toujours l'accueil le Plus courtois que votre compte soit gros ou petit.

A. P. L'ESPERANCE, GERANT.

La Farine St. Lawrence est



blanche et pure comme le Lys.

Les nouveaux Moulins de la "ST. LAWRENCE FLOUR MILLS CO., Limited."

les Moulins les mieux outillés de l'Amérique depuis plus d'un an livrent au commerce la nouvelle Farine

LA FARINE ST. LAWRENCE

Insurpassable comme qualité.

Nous attendons la faveur de vos ordres.

The St. Lawrence Flour Mills Company Limited

PHONE MAIN 6741

1110, Rue Notre-Dame Ouest,

-

-

Montréal.

ETABLIE EN L'AN 1864.

LA BANQUE DES MARCHANDS DU CANADA

CAPITAL VERSE \$6,747,680

RESERVE ET PROFITS INDIVIS \$6,559,468

BUREAU DE DIRECTION

Président : Sir H. MONTAGU ALLAN,*Vice-Président* : K. W. BLACKWELL,

THOS. LONG,

ALEX. BARNET,

F. ORR LEWIS,

ANDREW A. ALLAN,

C. C. BALLANTYNE,

A. J. DAWES,

F. HOWARD WILSON,

F. ROBERTSON,

G. L. CAINS,

A. B. EVANS,

E. F. HEBDEN, *Gérant Général.*T. E. MERRETT, *Surintendant des Succursales et Inspecteurs en Chef.*

De toutes les banques faisant affaires au Canada, cette institution est une des plus anciennes et des plus avantageusement connues. Ayant 194 succursales réparties entre Québec et la Colombie Anglaise, nos facilités pour la transaction des affaires ne sauraient être surpassées.

DEPARTEMENT D'EPARGNES A TOUTES LES SUCCURSALES

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

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

NATIONAL CANADIAN

WHISKY

Distillé et Embouteillé par

THE ST. HYACINTHE DISTILLERY CO., LIMITED

ST. HYACINTHE, P. Q.

DISTILATEURS DE LIQUEURS FINES ET DE WHISKY

En vente chez tous les Meilleurs Marchands

MONTREAL

VIII.—Les facilités de transport que possède notre cité lui assurent sa suprématie sur toutes les autres villes du Canada.



ORD BACON disait que pour devenir grande et prospère une nation devait posséder trois choses : un sol fertile, des usines en grande activité, et un transport facile pour les hommes et appelé à devenir un grand pays, et Montréal une grande métropole, parce qu'elle-même possède deux de ces grands avantages, l'activité dans ses industries et les facilités de transport pour les hommes et les marchandises.

Nous l'avons dit maintes fois au cours de cette étude, Montréal doit beaucoup à sa position géographique. Quoique située à 400 milles de l'intérieur des terres du premier port de mer canadien, notre cité a l'avantage d'être desservie par son majestueux fleuve, qui est accessible maintenant aux plus grands paquebots océaniques qui peuvent transporter les passagers et les marchandises. Québec possède, il est vrai, un beau port naturel, de même en est-il de Saint-Jean (N.-B.) et de Halifax, mais aucune de ces villes n'a l'avantage d'être en quelque sorte au cœur du pays.

L'industrie fait grandir une ville, mais l'industrie se fixe aux endroits où elle peut rendre le mieux et avec le moins de frais, ses produits divers. La population suit l'industrie, et avec la population viennent s'établir les banques, les journaux, les magasins à rayons, et cent autres nécessités de notre civilisation moderne.

La saison de navigation à Montréal s'ouvre en mai et dure jusqu'à la fin de novembre. Et les chemins de fer venant dans notre ville y amènent chaque jour des milliers de voyageurs, et un chiffre considérable de fret.

Dix grandes lignes de paquebots viennent à Montréal régulièrement sans parler des autres navires de moindre importance et faisant le service des côtes.

En 1882, 648 navires océaniques ont visité notre port ; leur tonnage total était de 554,692 ; la valeur des marchandises exportées se montait à \$26,503,001, celle des marchandises importées de \$50,527,497, et les droits de douanes perçus de \$8,395,653. Eh bien, on se rendra compte du développement de notre port quand on saura qu'en 1912, 736 océaniques sont venus à Montréal, représentant un tonnage de 2,403,924 ; la valeur des marchandises exportées s'est montée à \$87,679,422, celle des

marchandises importées de \$148,977,605, tandis que les droits de douanes perçus se chiffrent à \$24,552,598.

Ces chiffres démontrent assez quel grand port Montréal possède, et quelles facilités il peut assurer et l'on peut affirmer que de tous les ports de l'Amérique du Nord, il n'est aujourd'hui distance que par celui de New-York quant au volume du trafic mensuel et même pour le port de New-York, le nôtre apparaît comme un rival de plus en plus redoutable. Quant aux chemins de fer, Montréal n'est pas moins favorisé. Actuellement huit grandes compagnies viennent à Montréal et dans deux ans le Grand Tronc Pacifique aura aussi sa gare terminus. De plus il faut signaler l'entreprise gigantesque du Canadien-Nord qui achève de percer son tunnel sous le Mont-Royal. Chacune de ces compagnies a ses cours de garage et ses entrepôts, et dans chacune de ces cours on voit des wagons de toutes les grandes compagnies du continent.

Ces lignes de chemins de fer desservent tous le pays et traversent les frontières pour y porter les produits de notre industrie et nos voyageurs, et ramènent à Montréal les marchandises étrangères et les voyageurs aussi.

Il serait fort intéressant de donner l'histoire des diverses grandes compagnies de chemins de fer dont les lignes sillonnent notre pays, mais il faudrait tout un volume.

Les moyens de transports dont jouit Montréal lui assureront sa suprématie en tout temps, et ce sont eux qui feront grandir de plus en plus ses industries et son commerce, dont les produits sont distribués sur tous les points, non seulement du pays, mais aussi du globe tout entier.

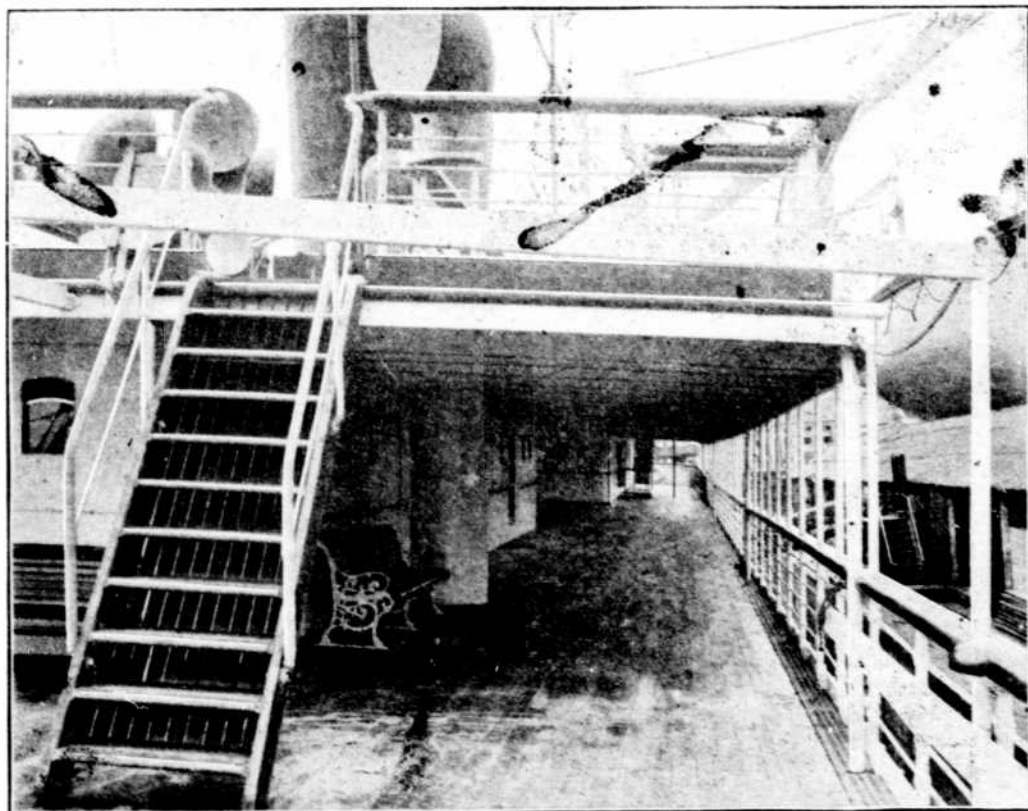
En outre de son port et de ses chemins de fer, Montréal possède aussi le grand canal de Lachine qui la relie aux grands lacs du Canada, et qui lui assure l'avantage par ce moyen, de contrôler encore le commerce.

En terminant disons que les grandes compagnies de chemins de fer ayant leur terminus à Montréal sont le Pacifique Canadien et le Grand Tronc. L'une d'elles, le Pacifique Canadien, est regardée comme presque sans rivale en son genre sur tout le globe. L'autre, qui se divise actuellement en deux parties, le Grand Tronc et le Grand Tronc Pacifique, est appelée aux plus grandes prospérités.

Ces deux corporations importantes sont les deux artères vitales de la métropole canadienne. D'autres réseaux ont cependant leur excellente valeur et les omettre serait ici commettre une réelle injustice. Qu'il suffise de citer l'Intercolonial, le Canadien Nord, le Vermont Central, le Delaware & Hudson, le New-York Central, le Rutland. Il ne faut pas

Canadien Nord, possédant toutes de superbes paquebots. Ajoutons encore les navires des lignes Donaldson, Manchester, Thomson, Elder-Dempster, Head-New-Ireland, Quebec Steamship, la Compagnie Générale Transatlantique, etc.

Et s'il fallait parler du transport intérieur, le



Promenade du navire "Victorian" de la ligne Allan

non plus oublier les chemins de fer qui ont leurs raccordements avec Montréal, tels que l'Atlantic Quebec and Western, le Boston & Maine, le Great Northern, le Northern Pacific, le Santa Fe, etc.

En ce qui concerne les grandes compagnies maritimes, il faut mentionner la ligne Allan, celle du Pacifique, de la ligne White-Star-Dominion, celle du

Montreal Southern Counties Railway, le Montreal and Saint-Lambert Terminal, la compagnie Richelieu et Ontario, le Montreal Street Railway, etc., sont les principaux intermédiaires. Cette nomenclature ne manque sûrement pas de sécheresse littéraire, mais elle montre quelle importance occupe le transport, en seule relation avec Montréal.

MONTREAL

IX. — Notre Cité possède un service de transport urbain qui est sans égal au Canada.—On travaille à le perfectionner pour satisfaire les exigences du trafic.

LE transport rapide dans les limites d'une ville est d'une extrême importance pour son développement. Il faut que la population qui fait fonctionner toutes les grandes usines ou les grands établissements puisse se transporter de chez elle au travail rapidement et confortablement. Il faut de plus que le prix de transport ne soit pas trop élevé, pour qu'il ne devienne pas un fardeau, qui augmente le chiffre des dépenses d'une famille. Quand une ville possède aussi un bon service de transport, les manufacturiers ont plus d'intérêt à aller y établir leurs industries, parce qu'ils comptent qu'ils pourront toujours avoir les ouvriers facilement, et en tout temps. De plus, avec un bon service de chemin de fer urbain, le négociant, l'industriel, si éloignés soient-ils du centre des affaires, pourront toujours s'y rendre facilement et rapidement sans trop perdre de temps.

Pour être assurée de se développer sans cesse, et d'étendre ses limites, une ville doit compter sur un service de transport qui possède un réseau très étendu qui desserve en même temps que le centre de la ville, toutes les municipalités environnantes. Montréal possède toutes ces conditions qui assurent son expansion. Elle est desservie par un système de tramways dont le réseau a des ramifications dans tous les centres, et il n'est pas un quartier de la ville qui ne soit relié par ce réseau, au centre des affaires. De plus ce service de tramways, qui est en opération presque continuellement, atteint toutes les municipalités qui environnent notre ville, et en moins d'une heure on peut aller du centre de la ville aux extrémités de l'île, à l'est comme à l'ouest, au sud comme au nord.

Nous ne nous étendrons pas longuement à démontrer l'efficacité du service de tramways de Montréal, on lira cela ailleurs dans une autre page.

Le coût du transport est modique, pour 25 centins on peut se procurer six billets donnant droit à une correspondance, qui vous permet pratiquement de voyager sur tout le réseau; pour les ouvriers la compagnie donne à certaines heures huit billets pour 25 centins, et en tout temps les enfants peuvent se procurer dix billets pour le même prix. Mais Montréal a pris une telle expansion depuis quelques années, qu'elle devra voir à multiplier ses moyens de transport urbains, et actuellement les autorités municipales sont à étudier cette question. On parle de construire un chemin élevé, ou un

chemin de fer souterrain pour arriver à satisfaire les exigences du trafic. De plus on projette de s'entendre avec la compagnie des tramways pour la livraison des marchandises dans les limites de la ville, et dans les quartiers excentriques.

En outre de ses tramways Montréal peut aussi compter durant la saison de navigation sur les lignes de bateaux qui font le service entre Montréal et les localités de la rive sud qui fournissent chaque jour leur contingent de ceux qui viennent travailler en ville. En dehors de la saison de navigation, ces gens ont pour venir à Montréal une ligne de tramway et une ligne de chemin de fer à vapeur qui font le service de ces endroits. Il en est de même pour les places d'eau et d'été. Les compagnies de chemins de fer ont de nombreux trains par jour, qui vous conduisent et vous ramènent chez vous ou à vos affaires aux heures que vous désirez. Tout cela ne peut que contribuer à attirer la population à Montréal, et à randir aussi son territoire.

Mais il ne faut pas penser seulement au transport des personnes, il faut faciliter autant le transport des marchandises et pour cela une ville doit posséder de bons chemins, de bonnes rues.

Le problème de l'amélioration de la voirie à Montréal est celui qui fixe le plus l'attention de nos autorités municipales. Rien ne sera épargné pour doter notre cité des meilleures voies de communication intérieure.

Le territoire de Montréal couvre une superficie de 26,121 acres, soit plus de 40 milles carrés; les rues ont une longueur totale de 170 milles, dont 80 milles sont pavés. Les autres chemins sont macadamisés et peuvent résister au trafic le plus considérable. En général les rues sont fort bien égouttées; Montréal possède actuellement 350 milles d'égouts. Comme nous le disions plus haut, l'administration municipale travaille de plus en plus à donner au trafic les meilleures rues et sa politique est d'en payer le plus grand nombre.

À Montréal on calcule qu'il y a au moins 3,500 propriétaires d'automobiles; c'est dire qu'on apprécie bien l'avantage d'avoir des bonnes rues. Le transport des marchandises se fait par les camions à chevaux, à la vapeur, à la gasoline, seulement les règlements de la ville interdisent aux grosses charges la circulation sur certaines rues résidentielles.

Montréal ne manque donc pas de moyens d'expédier son trafic, et ces moyens se développeront avec les besoins du commerce et de l'industrie.

MONTREAL

X.—L'organisation des divers services publiés dans notre cité assure encore d'autres avantages. aux commerce et à l'industrie.

DANS un chapitre précédent nous avons eu l'occasion d'énumérer quelques-uns des avantages qu'offre notre ville à l'industriel et aux commerçants, qui veulent venir s'y établir. Revenons sur ce sujet pour mentionner sommairement quelques autres avantages.

Pour qu'une entreprise prospère et grandisse il faut que son administration et son exploitation ne soient pas trop dispendieuses ; il ne faut pas que les profits soient trop diminués par les frais divers. Ces frais sont de deux catégories : il y a d'abord les frais, pour ainsi dire inhérents à l'exploitation de l'industrie ou du commerce, par exemple les salaires, les loyers de bureaux, le coût de la main d'œuvre, et le coût de la matière première ; il y a en outre d'autres frais à encourir qui sont les taxes municipales, le coût de l'éclairage, de l'énergie, les assurances diverses, contre le feu, contre le vol.

Or si l'on fait une comparaison avec les autres villes du Canada on constate qu'à Montréal le chiffre de la taxe est moins élevé qu'à Toronto et à Winnipeg ; que le prix du charbon, qui produit la

chaleur et la lumière pour l'énergie, est moins élevé ; que le coût de l'éclairage est meilleur marché.

Pour se protéger contre le feu, Montréal possède les appareils les plus perfectionnés et une brigade de plus de 600 hommes.

Pour veiller sur la propriété et la vie des citoyens Montréal a un corps d'agents de police et de gendarmes qui compte 800 officiers et hommes, et plusieurs compagnies de protection contre le vol. Le soir ses rues sont éclairées par plus de 4,500 lampes incandescentes et à arc, sans compter les nombreuses enseignes lumineuses, qui, au dire des autorités de la police, sont d'une grande utilité pour la surveillance.

Parlant des avantages que possède Montréal pour l'expédition du trafic, nous avons dit tous les moyens qu'elle a à sa disposition, nous n'y reviendrons pas.

Bref, nulle cité du Canada, n'offre autant d'avantages que Montréal pour assurer le développement de l'industrie et de son commerce, et c'est à cela qu'elle doit sa suprématie.



“ Le Château de Ramezay ”

MONTREAL

XI.—Un industriel et un marchand ne pourraient trouver mieux qu'à Montréal quant au personnel, pour la main d'oeuvre.

UN industriel ou un marchand tant soit peu soucieux de réussir n'ira pas se fixer dans un endroit où il trouvera difficilement du monde pour sa fabrique ou pour son magasin ; il faut qu'il puisse toujours être assuré de trouver quand il voudra autant de personnel qu'il a besoin.

Nulle part ailleurs qu'à Montréal on ne saurait être plus assuré d'avoir toujours sous la main tout le monde voulu pour les travaux les plus divers, parce qu'à Montréal l'immigration qui vient de l'étranger, comme des centres ruraux fournit tout le temps les ouvriers nécessaires. Quand il arrive ici l'immigrant a bientôt trouver un emploi grâce aux agences et bureaux de placements, et malgré tout la demande est plus grande que l'offre, tant est intense l'activité générale.

L'immigration nous amène chaque année des milliers et des milliers de personnes qui viennent de toutes les contrées du Vieux Monde, et tous ces immigrants viennent ici pour s'y fixer, assurés qu'ils sont d'avoir toujours leur travail rémunéré mieux que dans leur pays. Tandis que nos nationaux occupent les meilleures positions dans nos fabriques et dans nos magasins, ces étrangers les remplacent dans la construction des travaux publics, dans l'édification des bâtisses et des maisons.

En outre de l'immigration de l'étranger la population ouvrière de Montréal s'accroît de l'émigration rurale. Il n'est pas une grande cité, qui n'attire pas dans ses murs la jeunesse des campagnes qui l'environnent, et c'est ainsi qu'on déplore ici ce que les sociologues ont appelé la "Désertion des campagnes". Les grands centres avec leurs parcs, leurs théâtres, leurs fêtes, et mille autres attractions finissent toujours par gagner les jeunes gens des environs ; et cette jeunesse ne vient pas seulement pour s'amuser et c'est autant d'autres cerveaux et autant d'autres bras sur lesquels l'in-

dustriel, le négociant peuvent compter pour pousser leurs entreprises.

Montréal reçoit chaque année son contingent de gens de la campagne, qui arrivent bien déterminés comme leurs devanciers à se faire un avenir, et qui sont prêts à subir toutes les épreuves pour réussir dans la carrière qu'ils embrassent. Ainsi favorisée de l'avantage d'avoir de bons travailleurs comment une ville ne pourrait-elle pas grandir ?

Maintenant un fait à noter c'est que notre population ouvrière est généralement bonne et animée du meilleur esprit. On peut s'en rendre compte par le fait que Montréal souffre rarement de grèves et de difficultés ouvrières. Le meilleur sentiment de conciliation inspire tout à la fois le patron et l'ouvrier et chacun contribue ainsi à assurer la prospérité de notre cité.

Montréal peut avoir facilement des ouvriers parce qu'ils savent qu'ils auront toujours un bon salaire, et une existence peu dispendieuse, et un bel avenir pour eux et leurs familles.

L'ouvrier à Montréal reçoit toujours un salaire plus élevé que le coût de la vie ; il n'y a que dans les cas des métiers très dangereux que des fois le coût de la vie soit plus élevé, à cause des risques à encourir par l'ouvrier.

La plus grande partie des ouvriers de Montréal font partie des unions ou des associations qui les protègent, et ainsi ils peuvent toujours compter qu'ils sont à l'abri de la misère. Le fait est qu'à Montréal on rencontre rarement un cas de grande misère ; les ouvriers en général sont prospères et vivent à l'aise. Les ouvriers d'origines étrangères peuvent paraître plus miséreux mais ce n'est que l'apparence. Nos compatriotes nationaux vivent dans l'aisance.

Nous allons maintenant donner un tableau comparatif de la moyenne des salaires payés à l'heure à quelques métiers :

	Montréal	Toronto	Winnipeg	Edmonton	Buffalo	Détroit	Lowell	Rochester
Maçons et briquetiers	50 et 55	52½-55	70	70	55-60	50-55	44-60	60
Plâtriers	45	50	60	70	55	45-65	50	60
Latteurs	45	44	40-55	\$3 par M.	45	35-50	40	\$2.25 par M.
Poseurs de tuiles	45-50	50	45-50	..	\$4.00 par jour	50-55	60	55
Plombiers	35-40	42½	40-50	60	\$4.00 par jour	37½-50	50	50
Poseurs de gaz	35-40	42½	45-50	60	\$4.00 par jour	30-50	50	50
Poseurs d'appareils à vapeur	35-40	40-45	35-50	60	\$4.00 par jour	35-45	50	50
Charpentiers	35-45	40-45	35-45	50	45	30-45	40-45	47
Tailleurs de pierre	40-45	52½	65	65	60	45-62½	60	56½
Peintres	30-35	35	35-40	50	\$3.50	30-40	35	47
Electriciens	25-35	40-45	35-45	40-60	37½-50	30-45	\$18 par semaine	47
Couvreurs	25-30	40	30-35	45	37½-52	20-40	25-30	44
Journaliers	22-27	18-31	25-27½	35-43	25-35	18-35	20-35	25-28

Nous aurions pu donner une liste plus complète, mais c'eût été trop long, et ce sommaire donne une idée générale de la proportion des salaires.

Dans ce tableau on verra quelquefois que le taux des salaires est moins élevé à Montréal qu'ailleurs, mais il faudra tenir compte aussi que le coût de la vie est moins cher. Si nous consultons le dernier rapport publié par le département du travail sur le coût de la vie au Canada, nous pouvons dresser le tableau suivant :

	Montréal	Toronto	Winnipeg
Bœuf.....	17 et 15	20 et 18	20 et 11.5
Porc.....	17 et 11	20 et 17	20 et 17
Oeufs.....	30 et 26	32 et 24	35 et 28
Beurre.....	24 et 31	25 et 31	25 et 31

Fromage.....	18 et 20	16 et 14	17 et 15
Pain (la livre).....	3 et 4	3 et 3.6	5.
Sucre.....	5 et 4	5 et 4	6 et 9
Charbon (la tonne)...	\$7.25 et \$5.	\$7. et \$6.06	\$11. et \$9.
Bois (la corde).....	\$8.	\$7.75	\$6.65
Loyer.....	\$15.75	\$16.	\$22.

Comme on le voit le coût de la vie est très modéré à Montréal, et un ouvrier économe peut très bien faire des épargnes. Il n'y a qu'à vivre selon ses moyens.

On pourrait poursuivre l'énumération des avantages dont les ouvriers bénéficient eux mêmes à Montréal, mais nous croyons en avoir assez dit pour démontrer qu'en somme leur situation est bonne.



Nouvelle Gare Windsor

MONTREAL

XII.—Pour assurer le développement de son commerce et de son industrie, notre cité peut compter sur le travail de ses diverses associations commerciales et industrielles.—La Chambre de Commerce de Montréal.

A MONTREAL, il n'y a pas que les individus qui travaillent isolément au développement du commerce et de l'industrie; il faut aussi signaler le travail efficace des nombreuses et puissantes organisations, qui s'unissent pour promouvoir les intérêts généraux. Ces organisations n'ont pas contribué seulement à stimuler l'essor des affaires, elles ont développé l'esprit public, amélioré l'enseignement commercial et technique, et collaboré avec tous les grands corps publics à rendre meilleur le statut général de toute la cité.

Il n'entre pas dans le cadre de cette étude de faire l'histoire de ces associations: notons seulement que depuis qu'elles existent elles ont accompli beaucoup de bien, et qu'elles n'ont pas manqué de remplir leur mission.

Parmi ces organisations diverses mentionnons le Board of Trade, la Chambre de Commerce de Montréal, la Chambre de Commerce française, l'Association des Marchands détailliers, qui se sectionnent en autant qu'il y a de commerce de détail à Montréal, de même qu'il y a plusieurs sections de marchands de gros. Il y a aussi la Credit Men Association, l'Association des Manufacturiers, l'Association immobilière, le Comité des citoyens. Il faut aussi compter les nombreuses organisations ouvrières qui se dévouent à la défense des divers groupes de travailleurs de la ville.

Qu'on nous permette, en terminant ce chapitre, de refaire à grands traits l'histoire de la Chambre de Commerce de Montréal, la nôtre, fondée et maintenue au prix de tant et tant de sacrifices et d'abnégation.

C'était en 1885. Depuis cinquante ans le Board of Trade était la seule organisation commerciale de Montréal, composé en très grande majorité de notabilités anglaises avec un certain nombre de nos marchands parlant français. N'étant pas habitués à prendre la parole dans une langue étrangère, un peu intimidés par la présence des princes de la haute finance anglaise d'origine, nos compatriotes assistaient rarement aux réunions et très rarement osaient-ils prendre la parole pour faire valoir leurs opinions, en matières commerciales. Au reste, à chaque élection, à peine un ou deux d'entre eux étaient-ils élus membres du bureau de direction.

Dans ces circonstances l'influence française était pratiquement nulle dans la direction des intérêts commerciaux de notre ville et le rôle joué par nos compatriotes absolument effacé au détriment de nos meilleurs intérêts. C'est alors que M. J. X. Perrault prit l'initiative de la création d'une Chambre de Commerce dont les délibérations con-

duites en français permettraient à tous nos compatriotes de discuter à leur point de vue les questions commerciales qui agitaient alors l'opinion publique.

Deux courants d'opinion s'établirent alors. D'un côté, ceux qui approuvaient le projet et qui étaient le plus grand nombre, bien que mettant en doute le succès de l'entreprise, vu l'indifférence que le commerce français avait manifesté jusque là pour le Board of Trade.

De l'autre côté se rangeaient ceux qui, saisis d'un nouveau zèle, voulaient, en augmentant leur nombre dans le Board of Trade, faire sentir le poids de leur influence et contrôler même les délibérations de cette institution. Ils s'opposaient énergiquement à la création d'une seconde Chambre de Commerce dans la ville de Montréal, prétendant que nous n'aurions jamais assez de persévérance et d'énergie pour mener à bien une entreprise aussi considérable. Leurs efforts de recrutement doublèrent le nombre des membres du Board of Trade. Mais voyant cette marée montante qui menaçait de les envahir, les membres anglais recrutèrent de leur côté plus de 1000 membres nouveaux et conservèrent leur grande prépondérance.

Le 2 février 1887 eut lieu la première réunion des représentants du commerce sous la présidence de M. Jacques Grenier, maire de Montréal et président de la Banque du Peuple, dans les bureaux de M. G. W. Parent, coin des rues Saint-Lambert et Saint-Jacques. M. J. X. Perrault ayant exposé le projet de création de la Chambre de Commerce, accompagné des règlements, il fut résolu unanimement de faire auprès du gouvernement d'Ottawa les démarches nécessaires pour obtenir son incorporation. Le 8 janvier 1887 les membres fondateurs recevaient avis que leur demande d'incorporation était accordée, et de ce jour la Chambre de Commerce du District de Montréal consacra toutes ses énergies à faire grandir la prospérité, et à l'expansion du commerce de Montréal.

Les quelques cents membres d'alors sont aujourd'hui plus d'un millier et il n'est pas une question qui touche à l'avenir et l'agrandissement de Montréal qui ne les ait intéressés.

Il faudrait relire toutes les annales de notre institution pour dresser tout le bilan du travail accompli par elle.

L'empressement que mettent nos hommes d'affaires Montréalais à s'inscrire membres de la Chambre de Commerce, témoigne trop de la considération dont elle jouit pour que nous nous attardions à refaire ici cette histoire du détail.

MONTREAL

XIII. — L'expansion immobilière à Montréal est des plus intenses, et elle ne fera qu'augmenter.

MU. H. DANDURAND, l'un des plus grands courtiers en immeubles de Montréal, dans une entrevue qu'il donnait récemment à un journal de notre ville, faisait le relevé suivant de la prospérité immobilière de Montréal.

"La ville de Montréal, disait-il mesure une superficie de 194 milles carrés, avec 754 arpents et demi au mille carré, soit un total de 146,955 arpents. Comme un lot mesure en moyenne une superficie de 25 x 100, nous avons en conséquence par arpent, une fois l'espace des ruelles, etc., réservé, à peu près dix lots. Le nombre total des lots doit donc être en conséquence de 1,469,000. Or, comme les manufactures, les compagnies de chemins de fer, les grosses entreprises de construction, etc., prennent des étendues de terrains où les lots se comptent par centaines, il arrive que le nombre de ces lots n'est pas aussi considérable et aussi exagéré qu'on le croirait si l'on compte logés 1,000,000 d'habitants d'ici dix ans."

Ceci donne une idée de l'étendue de Montréal ; et depuis quelques années l'activité sur le marché immobilier a été plus intense que jamais. Montréal traverse la même phase que New-York ou Chicago il y a vingt-cinq et trente ans.

On peut se rendre bien compte de cette expansion immobilière quand on voit l'augmentation énorme du chiffre de la population. Montréal, qui en 1901 n'avait que 266,000 habitants, en compte aujourd'hui 625,000 ; il faut loger tout le monde, et pour les loger il faut construire de plus en plus.

D'après les derniers rapports du chef des évaluateurs de la ville il y a dans les limites de Montréal, c'est-à-dire le territoire régi par notre administration municipale 35,492 maisons et il reste encore 134,848 lots vacants.

Depuis quelques années le marché immobilier a été inondé de demandes d'achats, et cette fièvre s'est répandue sur toute l'étendue de l'île de Montréal.

Il n'y a pas seulement que dans les limites sous la juridiction de la municipalité de Montréal, que l'activité a été grande ; il en a été de même dans toutes les municipalités environnantes telles que Maisonneuve, Outremont, Westmount, Verdun, la Pointe-aux-Trembles, le Saut-au-Récollet, Carrierville.

Une grande partie de ce qui était Montréal résidentiel il y a dix ans, est devenu commercial, et cette population s'est éloignée du centre, reculant ainsi les limites de la ville. La propriété immobilière étant en grande demande, a augmenté en valeur. On n'a qu'à consulter les statistiques pour s'en rendre compte. En 1901 l'évaluation foncière à Montréal était de \$190,952,235.00, et M. Ferns, le chef des évaluateurs estime qu'elle atteindra \$700,000,000 en 1913. Cette augmentation vient plutôt des maisons construites que des terrains, dont la valeur n'a pas beaucoup augmenté. Maintenant il ne faut pas oublier que ces chiffres sont toujours pour Montréal seulement, sans compter les banlieues et les municipalités environnantes.

Quant à la construction, on verra combien elle est active quand les permis de construire, qui représentaient \$16,788,185 en 1907, ont atteint \$26,116,933 en 1912.

Parlant des permis de construction pour Montréal seulement, nous devons faire remarquer qu'ils sont loin de représenter toujours la valeur réelle, les constructeurs évitant de la donner pour éviter de payer un impôt trop élevé.

Nous pourrions prolonger cette étude sur le marché immobilier, mais ce serait trop long. Ter-

minons en dressant le tableau suivant de quelques constructions érigées en 1912, dont le prix est évalué à \$70,000 et plus; ça peut intéresser nos lecteurs.

PROPRIETAIRE	SITE	DESCRIPTION	VALEUR
Commission du Port	Au Pied de la rue Berri	Un Elévateur	\$2, 500, 000
Canadian Steel Foundry	Maisonnette	Manufacture	1, 000, 000
Gouvernement Canadien	McGill et Vonville	Entrepôt	300, 000
Ville de Montréal	Gosford	Annexe à l'Hôtel-de-Ville	712, 000
Ritz-Carlton Hotel Co.	Sherbrooke et Drummond	Hôtel	963, 330
Royal Trust Co.	107 St-Jacques	Bureaux	500, 000
Banque de B. N. A.	140 St-Jacques	Banque et Bureaux	500, 000
Alexander Bldg Co.	St-Alexandre	Entrepôt	480, 000
A. Sommer	Berthelet	Bureaux et Fabrique	100, 000
United Shoe Machinery Co.	Boyce (Maisonnette)	Fabrique	100, 000
Sir Thos. Shaughnessy	McGill et St. Paul	Bureaux	350, 000
Lewis Building	St-Jean et l'Hopital	Bureaux	350, 000
McGill Property Syndicate	McGill	Bureaux	500, 000
V. M. C. A.	Drummond	Club	200, 000
The Herald Building	Craig	Bureaux	275, 000
Unity Bldg. Co., Ltd.	Lagauchetière	Bureaux	225, 000
Frontenac Breweries	Casgrain	Brasserie	250, 000
La Sauvegarde	Notre-Dame et St-Vincent	Bureaux	200, 000
Séminaire St. Sulpice	St-Denis	Bibliothèque	200, 000
Sœurs de la Cong. de N.D.	Sherbrooke et Atwater	Ecole	150, 000
A. M. Vineberg	Duluth et St-Laurent	Bureaux	150, 000
Sir Rodolphe Forget	Ontario Ave.	Résidence	142, 000
Fabrique St-Stanislas	Boulevard St-Joseph	Eglise	142, 000
Quebec Amusement Co.	Bleury	Théâtre	140, 000
J. O. Gravel	Notre-Dame et St-Sulpice	Bureaux	136, 000
John W. Peck	St-Dominique St.	Fabrique	135, 000
Séminaire St. Sulpice	Cote St-Antoine	Maison de Rapport	125, 000
Protestant School Board	Ave. Esplanade	Ecole	120, 000
Fabrique St-Irénée	Ave. Atwater	Eglise	110, 000
Regent Construction Co.	Ave. Amesbury	Maison de Rapport	100, 000
National Bridge Co.	Longue Pointe	Fabrique	100, 000
J. C. Wilson Co., Ltd.	Lagauchetière et St-Alexandre	Entrepôt	100, 000
J. A. E. Gauvin	St-Catherine et Maisonnette	Bureaux	100, 000
O. L. Héault	Bishop	Maison de Rapport	100, 000
Johnston Bros	St-Catherine Ouest	Bureaux et Magasin	100, 000
Imperial Tobacco Co.	Bourget et Rose de Lima	Fabrique	100, 000
Belgo-Canadian Realty	Bleury	Bureaux	95, 000
Grand Trunk Ry. Co.	Wellington et St-Etienne	Entrepôt	90, 000
W. H. Creed	Côte des Neiges	Maison de Rapport	80, 000
Northern Electric Co.	Notre Dame et Guy	Fabrique	88, 000
Commission du Port	Notre Dame et Davidson	Entrepôt	80, 000
O. Lamoureux	Esplanade et St-Urbain	Maison de Rapport	80, 000
P. A. and H. A. Adams	Prince Arthur et Oxenden	Maison de Rapport	79, 000
Engineer's Club	9 Beaver Hall	Club	76, 000
D. C. Macarow	Peel	Résidence	70, 000
University Club	Mansfield	Club	70, 000
St. Lawrence Flour Mills Co.	Notre Dame Ouest	Fabrique	70, 000
Jas. H. Mayer	Côte des Neiges	Maison de Rapport	70, 000
Canadian General Electric	St-Antoine	Entrepôt	70, 000
Winter Club	Drummond	Club	70, 000

Toutes ces constructions représentent une valeur de \$13, 623,330. Ne peut-on pas se rendre compte maintenant de l'expansion immobilière de Montréal.

MONTREAL

XIV.—N'est pas seulement un centre industriel, commercial et financier, c'est de plus un centre intellectuel et moral.

 N peut se faire une idée du statut moral et intellectuel d'un peuple par les avantages qu'il a de développer sa religion et son instruction. Dans une grande ville, il ne faut pas rechercher seulement son progrès économique, il faut aussi voir quelle position elle occupe au point de vue moral et intellectuel.

On pensera ce que l'on voudra des églises en général, mais personne ne contestera que la religion catholique romaine, tout d'abord constitue une puissance morale extraordinaire dans une ville, ou dans un pays. Son influence s'exerce non seulement sur les individus mais sur la collectivité ; et la religion ne contribue pas peu à assurer un bon gouvernement puisqu'elle n'enseigne aux hommes que des grands principes de justice, de loyauté et de probité. Or Montréal est le plus grand centre religieux du Canada ; ici les catholiques sont en majorité, ils forment les quatre cinquièmes de la population. Montréal est la ville des églises catholiques ; on l'appelle la Rome d'Amérique. En outre

des églises de notre religion, elle compte des temples de toutes les religions ou à peu près.

L'éducation et l'instruction ont aussi l'avantage de se développer à Montréal qui compte plus de 730 écoles, trois écoles normales, deux universités, deux séminaires, et dans ces écoles diverses l'enfant peut apprendre tout ce que la science humaine a découvert. L'ouvrier qui veut venir se fixer à Montréal trouvera toujours l'avantage de pratiquer sa religion, et de faire instruire ses enfants.

Montréal possède une grande université catholique française : l'université Laval, et l'université McGill, une des plus importantes institutions anglaises du continent. Elle compte plusieurs collèges classiques où l'enseignement le meilleur est donné aux enfants. Nous avons encore l'Ecole des Hautes Études Commerciales, une création, de la Chambre de Commerce de Montréal, deux écoles techniques et de nombreux collèges commerciaux. Bref, l'enfant n'a qu'à vouloir pour s'instruire ; il n'a qu'à mettre un peu du sien.

MONTREAL

XV.—Montréal dans dix ans.—Conclusion.

NOUS ne saurions mieux terminer cette série d'articles sur Montréal qu'en reproduisant ici les opinions émises le samedi 12 avril, dans la "Patrie" de Montréal, par quelques-uns des hommes les plus en vue de notre ville.

LE MAIRE LAVALLEE

"Montréal est en pleine évolution administrative et nul ne peut dire ce que sera son administration dans dix ans. Je présume toutefois qu'à cette époque, la métropole sera gouvernée par un seul corps administratif, dont les membres seront élus par le peuple de toute la ville. J'ai une absolue confiance dans l'avenir de Montréal; j'ai confiance dans ses ressources. J'ai confiance dans l'esprit d'entreprise de ses citoyens. Et c'est parce que j'ai cette confiance que j'entrevois la ville grande et prospère que sera Montréal dans dix ans. Montréal aura une population de 1,000,000 d'âmes. Elle comptera au nombre des grandes métropoles du monde. J'espère voir à cette époque, les rues de Montréal pavées. Et j'espère la voir ornée de ces grandes et belles avenues qui font l'orgueil d'autres villes du continent."

SIR RODOLPHE FORGET

"Ce que sera Montréal dans dix ans? Voilà une question à laquelle il n'est guère facile de répondre, mais je vous dirai volontiers ce que je crois que la métropole du Canada sera devenue alors."

"Tout d'abord, je suis un optimiste par tempérament et par éducation: je ne peux donc que voir l'avenir sous les plus brillantes couleurs, du moins l'avenir du Canada. A plus forte raison, dois-je croire que l'avenir de sa métropole est superbe."

"Je ne crois pas qu'il soit exagéré de penser que dans dix ans, Montréal aura une population qui dépassera largement son million. Je crois encore qu'au point de vue richesse, richesse financière, industrielle, commerciale, Montréal sera la quatrième ville d'Amérique. Après New-York, Chicago et Philadelphie viendra Montréal. Je suis encore convaincu que nos compatriotes auront su conserver et agrandir leur patrimoine."

"Montréal voit s'ouvrir devant elle le plus bel avenir."

M. ANDREW A. ALLAN

"La route du Saint-Laurent dans dix ans sera une des plus populaires comme une des plus sûres du monde entier. L'augmentation considérable du trafic et du public voyageur qui passent par le Saint-Laurent depuis quelques années, est une preuve de la supériorité de notre système de navigation. Lorsque le chenal pourra avoir continuellement entre Montréal et Québec une profondeur de 35 pieds et plus, le port de Montréal dans dix ans, avec la bonne volonté du gouvernement, pourra recevoir des transatlantiques du plus fort tonnage. Quant au port, avec le site qu'il occupe, les grandes améliorations que les commissaires se proposent de faire, les usines Vickers qui pourront construire les steamers à Montréal, il deviendra l'un des plus beaux ports non seulement de l'Amérique mais du monde entier."

A.-E. GIROUX, CONTROLEUR DES ARRIVAGES DU PORT DE MONTREAL

"Dans dix ans les revenus des douanes seront de plus de soixante millions. Il y a dix ans les revenus des importations étaient de 12 millions et cette année ils ont rapporté 25 millions 600 mille dollars. En 1897 les plus forts contingents de passagers de première et de seconde classe étaient de 173 à bord du "State of California" de la ligne Allan et de 190 sur le "Vancouver" de la Dominion White Star."

"L'an dernier la moyenne sur chaque vaisseau était de 500 passagers et même de 700 par semaine sans compter les passagers d'entrepont qui débarquent à Québec. Il y a dix ans nous n'avions que 4 lignes de passagers et cette année nous en comptons dix."

"Dans dix ans nous en aurons une trentaine qui transporteront 20,000 passagers par semaine. Nous aurons aussi à cette date le nouvel Hôtel des Douanes qui coûtera trois millions."

LES CHEMINS DE FER DANS DIX ANS

Le Canada a actuellement un chemin de fer transcontinental, le Pacifique Canadien, et il ne faudra pas attendre dix ans pour qu'il en ait deux autres, car le Grand Tronc Pacifique et le Canadien Nord achèvent leur ligne d'un océan à l'autre. Elles seront prêtes dans deux ans.

Les deux plus grandes compagnies de chemin de fer au Canada ont leur siège social à Montréal, c'est dire que l'avenir de Montréal est intimement lié à celui des chemins de fer canadiens.

Aujourd'hui les revenus des trois grandes compagnies de chemin de fer montréalaises, le C.P.R., le G.T.R., et le C.N.R., sont de \$200,000,000 annuellement. On juge du développement des chemins de fer par leurs revenus et l'homme le plus qualifié pour dire à la "Patrie" ce que seront les chemins de fer dans dix ans est bien celui qui a la direction du service financier de la plus grande de nos compagnies de chemin de fer, M. I.-G. Ogden, le vice-président du C.P.R.

Un représentant de la "Patrie" a interviewé M. Ogden. Il nous a fourni d'abord les renseignements suivants : "Les revenus du C.P.R., il y a dix ans étaient de \$44,000,000, ils étaient l'an dernier de \$123,000,000 et ils seront, cette année, beaucoup plus considérables.

— "Quels seront donc les revenus du C.P.R., dans dix ans ? demanda le représentant de la "Patrie."

— "Ils auront augmenté d'au moins cinquante pour cent", répondit M. Ogden.

— "Et les revenus des chemins de fer en général ?

— "Ils sont aujourd'hui de \$200,000,000 par année, environ, et dans dix ans, ils seront de 300,000,000 à \$400,000,000."

C'est-à-dire que les chemins de fer montréalais auront doublé d'importance. Nous aurons alors une gare Bonaventure deux fois plus grande que celle d'aujourd'hui, la gare Viger sera aussi considérablement agrandie, la gare du Canadien-Nord, que l'on n'a pas encore commencée sera peut-être trop petite et qui sait s'il ne faudra pas agrandir la gare Windsor.

LE MAIRE DE LA POINTE-AUX-TREMBLES

M. E. A. B. Ladouceur, maire de la ville Pointe-aux-Trembles, nous dit ce qui suit :

"Dans dix ans Montréal aura énormément agrandi ses limites actuelles.

"Sa population dépassera le million.

"Les poteaux supportant les fils de toutes sortes seront disparus.

"Nous aurons des tramways souterrains et une gare centrale où aboutiront les grands réseaux de chemins de fer.

"Le port s'étendra jusqu'au Bont de l'Île avec des quais immenses et des élévateurs puissants.

"La ville Pointe-aux-Trembles sera un des plus riches quartiers de la grande cité, avec de nombreuses manufactures, un boulevard superbe, des tramways sur les rues Notre-Dame, Ste-Catherine, Sherbrooke et autres rues transversales, des parcs publics et des endroits résidentiels de grande beauté.

"Montréal sera par son importance, son étendue, son commerce, sa population, le "New-York du Canada."

The St. Lawrence Sugar Refineries Co. Limited

Montreal



Manufacturers of the CHOICEST REFINED SUGAR of all grades

BANQUE D'HOCHELAGA MONTREAL

Capital autorisé \$4,000,000.00
Capital payé 3,000,000.00

Fonds de réserve et surplus \$ 3,000,000
Total de l'actif au-delà de 30,000,000

DIRECTEURS :

J.-A. VAILLANCOURT, Président.

Hon. F.-L. BEIQUÉ, Vice-Président.

A.-A. LAROQUE,

Hon. J.-M. WILSON,

F.-G. LEDUC, Gérant.

A. TURCOTTE, Ecr.,

E.-H. LEMAY, Ecr.,

Col. CHS. A. SMART.

BEAUDRY-LEMAN, Sur. des Ags

Bureau principal : 95, rue Saint-Jacques, Montréal

Bureaux de Quartiers.—Avenue Mont-Royal, coin de la rue St-Denis ; rue Sainte Catherine Est, No 711 ; rue Sainte Catherine Centre, No 272 Est ; rue Notre-Dame Ouest, No 629 ; Hochelaga, 1671, rue Sainte-Catherine Est ; Maisonneuve, No 545, rue Ontario ; Pointe Saint-Charles, No 210, rue Centre ; Saint-Henri, No 3627, rue Notre-Dame ; Quartier Laurier, No 1800, Boulevard Saint-Laurent ; Viauville, No 65, rue Notre-Dame ; Verdun, No 471 rue Church ; DeLormier ; DeLanaudière ; Saint-Viateur ; Villeray ; Quartier Emdar.

Succursales.—Berthierville, Qué. ; Edmonton, Alta ; Fournier, Ont. ; Joliette, Qué. ; Lachine, Qué. ; Laprairie, Qué. ; L'Assomption, Qué. ; Longueuil, Qué. ; Louiseville, Qué. ; Mont Laurier, Qué. ; Québec, Qué. ; Saint-Roch de Québec, Qué. ; Sherbrooke, Qué. ; Sorel, Qué. ; Saint-Boniface, Man. ; Sainte-Geneviève de Pierrefond, Qué. ; Saint-Hyacinthe, Qué. ; Saint-Jacques de l'Assomption, Qué. ; Saine-Jérôme, Qué. ; Saint-Pierre, Man. ; Trois-Rivières, Qué. ; Valleyfield, Qué. ; Vankleek Hill, Winnipeg, Man. ; Higgins, Av., Win.

MAISONNEUVE, la Ville

MAISONNEUVE

est l'endroit idéal pour les Manufacturiers

Cette Ville possède tous les avantages modernes, en plus des Chemins de fer et des facilités de transports par eau, qui sont l'orgueil du Canada.

MAISONNEUVE

est située sur le fleuve St-Laurent, à quatre milles de Montréal. Elle a l'eau, le gaz, l'électricité, les tramways électriques, trois lignes de chemins de fer, le Pacifique Canadien, le Canadien Nord et le Grand-Tronc.

MAISONNEUVE

a des quais immenses où les plus gros océaniques viennent y prendre ou y laisser leur cargaison.

MAISONNEUVE

possède la fameuse cale-sèche "Duc de Connaught" qui fait l'orgueil du Canada tout entier et va être d'un si grand appoint pour les navires océaniques.

MAISONNEUVE

donne du travail à beaucoup de monde, mais ne connaît pas les inconvénients des grèves. Presque tous les ouvriers sont propriétaires de leurs résidences.

Construisez votre Manu

Manufacturière du Canada

MAISONNEUVE

a une population de 32.000 âmes. Elle a augmenté l'année dernière de plus de 5.857.

MAISONNEUVE

est une ville excellente pour l'ouvrier. Elle possède toutes les attractions des grands centres et la tranquillité des petites villes.

MAISONNEUVE

a des Banques, des Magasins de gros et de détail de toutes descriptions. Ses rues sont spacieuses, bordées d'arbres, bien pavées et bien égouttées. Ses parcs sont tous superbes.

MAISONNEUVE

est des mieux pourvues pour combattre l'incendie et sa police est excellente.

MAISONNEUVE

a un Conseil municipal progressiste et ce sera à votre avantage de le consulter si vous songez à établir une manufacture.

facture a Maisonneuve.

Ministère de l'Agriculture, Québec

La voirie rurale est la question du jour.

Le gouvernement de la Province de Québec offre des avantages considérables aux municipalités rurales qui désirent améliorer leur voirie. Il leur garantit chaque année une subvention pour l'entretien de leurs chemins, une subvention pour le macadam ou le gravelage, une subvention pour le remplacement des petits ponts par des tuyaux en béton ou en métal et l'usage des machines nécessaires à la confection du macadam. Il paie la moitié des frais de fonctionnement de ces machines.

Son but est de donner à la Province de Québec une voirie de première classe et, pour cela, il faut que les populations de la campagne joignent leurs efforts aux siens. Cette coopération devra donner de bons résultats. Que les municipalités qui veulent profiter des avantages offerts par le gouvernement s'adressent au ministère de l'agriculture, qui s'empressera de leur donner tous les détails dont elles auront besoin.

THE ROYAL TRUST CO'Y.

107, Rue St-Jacques, - Montreal.

(EDIFICE DE LA ROYAL TRUST CO.)

Bureaux Temporaires: EDIFICE TRANSPORTATION

Capital souscrit et payé	\$1,000,000,00
Fonds de réserve	\$1,000,000,00

BUREAU DE DIRECTION:

Le Très Honorable LORD STRATHCONA et MONT-ROYAL, G. C. M. G. Président
H. V. MEREDITH, Vice-Président

SIR H. MONTAGU ALLAN,
R. B. ANGUS,
A. BAUMGARTEN,
A. O. BRAITHWAITE
C. B. GORDON,
HON. SIR LOMER GOVIN,
E. B. GREENSHIELD,
C. R. HOSMER,

SIR W. C. MACDONALD,
HON. R. MACKAY,
A. MACNIDER,
DAVID MORRICE,
JAMES ROSS,
SIR T. G. SHAUGHNESSY, K. C. V. O.
SIR WM. C. VAN HORNE, K. C. M. G.

A. E. HOLT, Gérant.

Voutes de Surete a la Banque de Montreal

Une revision complète du tarif américain

Est annoncée dans le message du président Wilson.—Ce message énonce encore un programme de réformes considérables.

Le président Wilson rétablissant une coutume interrompue depuis plus d'un siècle a voulu lire lui-même aux Chambres américaines réunies, son premier message, écrit en un style clair et précis.

Ce message est des plus importants, et si les réformes qu'il énonce sont adoptées, le Canada en ressentira de grands effets.

M. Wilson a résumé la situation présente des Etats-Unis, ses dangers, le programme à suivre pour les éviter, les moyens à prendre pour protéger le peuple contre les monopoles, tout en développant la puissance économique de la nation.

Nous donnons ci-dessous le texte du message présidentiel.

TEXTE DU MESSAGE

Au Sénat et à la Chambre des représentants:— J'ai convoqué le Congrès, parce que les dernières élections, ont imposé au parti actuellement au pouvoir un devoir dont il doit s'acquitter promptement, afin que le poids porté par le peuple sous le régime actuel, soit allégé, le plus tôt possible, afin aussi que les financiers de ce pays ne restent pas trop longtemps dans l'incertitude au sujet des changements du fisc auxquels il leur faudra se conformer.

Tout le pays comprend que le tarif douanier doit être modifié. Il doit être modifié pour faire face aux changements radicaux survenus dans notre vie économique, changements que le pays a constatés depuis quelques années. Tandis que la face de notre vie commerciale s'altérait au point de venir méconnaissable, l'échelle du tarif restait ce qu'elle était avant que le changement survint, où elle était poussée dans le sens où on lui avait imprimé une impulsion à un moment où le développement industriel du pays était loin de ressembler à ce qu'il est aujourd'hui.

LA REVISION DU TARIF

Notre tâche est d'étendre cette échelle d'après les besoins actuels. Le plus tôt cela sera fait, le plus tôt nos hommes d'affaires seront libres de suivre les lois de la nature (la nature du libre échange) au lieu des lois écrites et des arrangements artificiels.

Nous avons vu de nos jours la législation du tarif s'égarer en effet, très loin du champ où notre commerce aurait trouvé un développement et un stimulant rationnels. Personne, en regardant les événements en face ou en sachant se qui se cache sous les actes extérieurs, ne peut se défendre de voir les principes sur lesquels était basée la récente

législation tarifaire. Il y a longtemps que nous avons dépassé la timide note consistant à croire que le tarif avait pour but de protéger nos industries et que nous admettons effrontément l'idée qu'il a pour but de canaliser le patronage du gouvernement.

NOUVEAU PRINCIPE D'ACTION

Depuis longtemps — si longtemps que les hommes qui sont actuellement dans la vie publique se rappellent à peine ce qui a précédé — nous avons essayé de donner au moyen de l'échelle du tarif, à chaque groupe de manufacturiers ou producteurs ce que ce groupe croyait nécessaire pour se créer un marché exclusif, interdit au reste de l'univers. Consciemment ou inconsciemment, nous avons établi un système de privilèges et d'exemption de concurrence à l'abri duquel il était facile d'établir le monopole même le plus brutal; de telle sorte que maintenant rien n'est normal; rien n'est tenu de se conformer aux expériences du succès et de l'économie, dans le monde des grandes industries, mais tout marche d'après un plan préconçu. Seuls, de nouveaux principes d'action pourraient nous sauver de l'enlèvement fatal et irrémédiable du monopole et de la perte totale des énergies qui activent les entreprises indépendantes et leur soufflent la vie.

BUT DU NOUVEAU PROJET DE LOI

Il est clair qu'il faut établir ces principes. Nous devons abolir tout ce qui ressemble de près ou de loin à un privilège ou à un avantage truqué et placer nos hommes d'affaires et nos producteurs devant l'aiguillon de la nécessité constante des améliorations de l'économie, qui en feront les maîtres de la concurrence, les meilleurs artisans et les meilleurs marchands du monde.

En plus des impôts perçus sur les articles que nous ne produisons pas et ne pouvons probablement pas produire, et les impôts perçus sur les objets de luxe simplement à cause des revenus qu'ils rapportent, l'objet du tarif douanier qui vous est soumis est de stimuler la concurrence efficace et de fouetter l'initiative des Américains, en la mettant en conteste avec les initiatives du reste du monde.

Il ne serait plus sage de s'avancer vers ce but d'un seul trait, tête baissée, ou par soubresauts qui briseraient les racines des industries qui ont poussé parmi nous par un lent progrès et avec notre consentement. Renverser une chose et la casser, et ne pas lui donner le temps de se modifier, ne la change pas mais la détruit.

LE SERVICE POSTAL OCEANIQUE

Il est considérablement amélioré par le nouveau contrat que vient de passer le gouvernement canadien.

L'hon. L. P. Pelletier, ministre des Postes, a donné à la Chambre des Communes, les conditions du nouveau contrat pour le transport des postes entre le Canada et l'Angleterre. Jusqu'à présent le service de la poste était fait par quatre steamers seulement et une fois la semaine, et comme résultat, une grande partie du transport postal devait se faire par New York. D'après la nouvelle entente, le gouvernement espère que le service sera fait entièrement par voie du Canada. Depuis six ans, la partie de la poste passant par New York coûtait au Canada environ \$186,000 par année. Cette politique était probablement justifiée par des raisons qui n'existent pas aujourd'hui. A l'avenir, au lieu d'avoir quatre steamers pour le transport de la poste, des ports canadiens, nous en aurons douze.

Les quatre steamers chargés du service postal étaient l'Empress of Britain, l'Empress of Ireland, le Virginian et le Victorian. L'ancien contrat existait avec la ligne Allan, mais cette dernière l'avait divisé avec le C.P.R. qui possède les deux Empress. D'après le nouveau contrat, au lieu d'un service hebdomadaire, il y aura un service de trois fois la semaine pendant l'été et deux fois la semaine pendant l'hiver, et les compagnies qui en seront chargées sont : les lignes Allan, C.P.R., Canadian Northern et White-Star Dominion.

La ligne Allan fournira le Victorian, le Virginian, le Corsican et le Tunisian. En attendant que les nouveaux steamers Alsatian et Calgarian soient prêts, la compagnie mettra à la disposition du service canadien, le Grampian et le Hesperian. Ces deux derniers seront probablement remplacés au mois de juillet par les Alsatian et Calgarian qui seront de véritables palais flottants.

Le Canadian Northern affectera à ce service le Royal George et le Royal Edward.

La compagnie White-Star Dominion aura le Laurentic et le Mégantic pour son service d'été.

Le service d'hiver sera fait par les deux Empress, l'Alsatian, le Calgarian, le Victorian, le Virginian, le Royal George, le Royal Edward et le Teutonic. Ce dernier remplacera n'importe quel steamer de la poste qui pourrait être en retard ou

hors de service. Ainsi pour le service d'hiver, il y aura huit steamers, sans compter le Teutonic, ce qui assurera un service continu. Le service d'été se fera les mardis, jeudis et samedis. Le point de départ se fera de n'importe quel port canadien suivant le bon plaisir de la compagnie, soit Montréal ou Québec en été, St-Jean ou Halifax en hiver. Le gouvernement s'engage à transporter la poste au point de départ désigné par la compagnie. Toutefois, pour le service d'été, la poste sera distribuée de Québec, ce qui sera mieux pour le public que si la poste partait de Montréal. Le contrat est fait avec les quatre compagnies conjointement, et si un steamer fait défaut, les quatre compagnies sont obligées de le remplacer, ce qui assure un service sans interruption. Le gouvernement a l'intention de faire transporter ses postes et de recevoir par voie du Canada et sur paquebots canadiens, et tout porte à croire que le contrat actuel obtiendra ce résultat.

La subvention a dû être portée à un million de dollars par année, laquelle sera divisée également pour chaque voyage. D'après l'ancien contrat le gouvernement payait \$600,000 par année pour un voyage par semaine, tandis que maintenant, pour un million de dollars, le gouvernement établira un service de trois voyages la semaine l'été, et deux voyages la semaine l'hiver.

D'après une entente avec l'Union Postale, toute matière postale envoyée par les différents pays, sera pesée, ce qui permettra d'établir une entente entre les différents pays pour six ans à partir du 1er janvier 1914. D'après ce recensement, chaque pays pourra se faire une idée assez juste de la matière postale étrangère qui passe par son territoire.

Le contrat actuel est pour un an, chaque compagnie intéressée fournissant ses paquebots les plus rapides. La poste en Angleterre arrivera soit à Liverpool ou à Bristol suivant la décision des compagnies chargées du service. Aucune compagnie ne recevra un meilleur traitement que l'autre, la subvention d'un million de dollars étant divisée en 52 parties dont une pour chaque semaine, qui ira à la compagnie qui fera le service.

IL FAUT EDIFIER L'INDUSTRIE

Nous devons faire des changements dans nos lois fiscales, dont l'objet est le développement, un développement plus libre et plus complet et non pas une révolution ou la confusion. Nous devons édifier le commerce, spécialement le commerce extérieur. Nous avons plus que jamais besoin d'un grand champ d'activité. Nous devons édifier l'industrie de même, et nous devons adopter la liberté à la place de la stimulation artificielle en autant qu'elle servira à créer, et non pas à détruire. La méthode qui sera suivie en modifiant le tarif consistera à l'étudier item par item. A ceux qui ne sont pas habitués à l'agitation et aux responsabilités d'une plus grande liberté, nos méthodes pourront sembler héroïques sous certains rapports, mais les remèdes peuvent être héroïques et n'être que des remèdes. Notre objectif est clair. Si notre motif est au-dessus des reproches justes, et qu'on ne puisse nous reprocher des erreurs de détails, nous serons heureux.

LA QUESTION PRIMORDIALE

Nous sommes appelés à rendre au pays de grands services dans plus d'une mesure. Nous devons dégager nos responsabilités et nos méthodes devraient être poussées jusqu'au bout, mais d'une façon modérée, appuyées sur les faits comme elles le sont et non pas exécutées comme si nous étions des débutants. Nous avons à faire face à des événements de notre époque, avec les événements d'aucune autre époque, et à faire des lois qui s'appliquent à ces événements. Le mieux est certainement de commencer par le tarif. Je ne vous dirai rien à l'ouverture de cette session, qui puisse atténuer dans votre esprit l'idée que l'objet primordial en est d'étudier la question du tarif. Plus tard, je pourrai prendre la liberté d'attirer votre attention sur les réformes qui devront suivre de près les changements du tarif, si elles ne les accompagnent pas, dont la principale est l'amendement de nos lois de banques et de cours; mais maintenant je m'en abstiens. Pour le présent, je mets ces choses de côté et ne pense qu'à celle-ci: — aux changements de notre système fiscal qui sont les plus propres à ouvrir une fois de plus les livres canaux de la prospérité à un grand peuple que nous voulons, du premier au dernier, servir avec toute notre énergie.

Woodrow WILSON,

Maison Blanche, 8 avril 1913.

x x x

LE NOUVEAU TARIF AMERICAIN

Les chefs parlementaires du parti des démocrates ont rendu public un sommaire des changements qui vont être apportés au tarif des douanes américaines pendant la session qui s'est ouverte le 7 avril dernier.

Le programme politique des démocrates comportait l'abaissement du coût de la vie. Et, pour y atteindre, ils vont commencer par faire disparaître les droits de douane sur tous les articles de première nécessité.

Pour renseigner nos lecteurs nous nous contenterons de citer quelques exemples:

	Tarif projeté	Tarif canadien
Blé (boisseau).....	10c	8 à 12c
Avoine (boisseau).....	10c	7 à 10c
Fèves (boisseau).....	25c	de 10c à 25c
Canaux.....	5 p. c.	Libre
Meubles.....	15 p. c.	20 à 30 p. c.
Oeufs.....	2 c. doz.	3c. doz.
Beurre.....	3c. lb.	3 à 4c. lb.
Vêtements de coton.....	30 p. c.	25 à 35 p. c.
Draps de lits.....	25 p. c.	22 à 35 p. c.
Flanelles.....	30 p. c.	20 à 32 1/2
Bicycles.....	25 p. c.	20 à 30 p. c.
Pommes.....	10c le minot	40c le baril
Pêches.....	10c le minot	\$1.00 le cent livre
Sarrasin (boisseau).....	8c	10c à 15c
Riz.....	1c lb.	1-2, 2-3, 3-4
Orge.....	23 07 p. c.	20, 27 1/2, et 30 p. c.

Le premier chiffre donné dans la colonne des droits canadiens représente l'impôt de douane déterminé par la préférence accordée aux produits anglais. L'on voit donc que le tarif préférentiel reste plus bas que le tarif américain projeté et que notre tarif général ne dépassera guère celui de nos voisins.

N'en concluons cependant pas que la réduction soumise au Congrès n'a pas l'importance qu'on espérait. Elle est au contraire très prononcée sur certains articles. La protection sur le blé tombe de 25c à 10c par boisseau, sur le beurre de 3c par livre, sur les œufs de 3c par douzaine, sur les fèves de 20c par boisseau, sur l'avoine, de 5c par boisseau, sur les vêtements de coton, de 20 pour cent, sur les flanelles, de 62 pour cent, sur les chevaux et le bétail, de 15 pour cent environ.

Donc, si l'impôt de douane influe sensiblement sur le coût du produit pour le consommateur, le nouveau tarif américain devra, dans certains cas, alléger son fardeau.

A première vue, il semble que l'industrie américaine doive être assez forte pour s'adapter aux conditions nouvelles qui lui sont faites. Elle est énormément protégée depuis longtemps, elle a chez elle un marché considérable et elle déverse sur les pays étrangers une proportion toujours croissante de ses produits.

Quant au Canada, il devra aussi bénéficier sérieusement de la nouvelle législation fiscale. D'abord, quelques-unes des réductions projetées équivalent aux concessions spécifiées dans la convention réciproque Knox-Fielding. Et puis, l'on peut reprendre les négociations s'il y a lieu, car la porte reste ouverte. Le projet Underwood fait en effet des réductions projetées le maximum du tarif américain et confère au président le pouvoir de l'abaisser davantage en faveur des pays qui se montreront également bien disposés à l'égard des produits américains.

Chose certaine, pour le moment, le producteur canadien aura plus facilement accès au marché américain puisque l'obstacle entre lui et le consommateur voisin se trouve réduit de moitié. Et cela nous permettra sans doute de prévoir d'une manière plus certaine quel effet aurait sur le consommateur canadien la réciprocité entre les deux pays.

Chronique des Tribunaux

PRECAUTIONS A PRENDRE PAR LES AGENTS D'IMMEUBLES

Un agent d'immeubles doit avoir un écrit d'un propriétaire dont il prétend avoir droit d'offrir la propriété en vente pour pouvoir effectuer cette vente et pour pouvoir réclamer une commission. Ainsi en a décidé M. le juge Charbonneau, dans un jugement qu'il vient de rendre. Le demandeur, la compagnie d'immeubles Prévost, avait obtenu de M. D. Létourneau une offre d'achat de la propriété de M. William Coysh et réclamait de celui-ci une commission de \$300, quoique l'offre n'eût pas été acceptée. M. Coysh avait bien accepté une offre précédente, à laquelle il n'avait pas été donné suite, mais le tribunal a décidé que le fait de l'acceptation de cette offre précédente ne créait pas, en l'absence de tout écrit, un mandat de vente donnant à la compagnie demanderesse le droit de réclamer une commission pour une offre subséquente.

X X X

IL FAUT EXAMINER LES PLANS AVANT D'ACHETER DES LOTS

Quand on achète des lots, il faut regarder sur les plans à quel endroit ils se trouvent situés. C'est la leçon qu'a apprise à ses dépens M. Alfred Jovenat, qui poursuivait en dommages-intérêts la compagnie d'immeubles Beaudin, Limitée, qui lui avait vendu des lots au Sault-au-Récollet. M. Jovenat croyait qu'ils étaient à Maisonneuve et quand il découvrit qu'ils étaient situés au Sault-au-Récollet, il demanda la résiliation d'une promesse d'achat qu'il avait signée et le remboursement d'un acompte de \$25 qu'il avait donné. Son action a été déboutée par M. le juge Charbonneau, qui a déclaré que le demandeur aurait pu constater, par l'examen des plans, que les lots en question n'étaient pas situés à Maisonneuve.

LA VALEUR D'UN AVIS PAR ECRIT

M. le juge Demers vient de décider dans une cause de Morris Rosen contre Charles Mazur, qu'il n'est pas nécessaire qu'un écrit soit fait devant notaire pour être valable, quand aucune disposition de la loi n'oblige à le faire en la forme notariée.

Le demandeur réclamait \$567.50 du défendeur comme commission sur la vente d'un immeuble, prétendant que le défendeur avait vendu un immeuble alors que lui Rosen avait été chargé de le vendre. Le défendeur a plaidé qu'il lui était loisible, aux termes de sa convention avec Rosen, de lui retirer le droit de vendre l'immeuble, en lui donnant un avis d'un mois, avis qu'il a dûment donné.

Rosen a prétendu que l'autorisation aurait dû lui être donnée par acte notarié, mais la cour n'a pas cru qu'une telle formalité fût nécessaire et a renvoyé l'action.

X X X

L'EMPRISONNEMENT POUR DETTES

M. le juge Dorion de la Cour de Circuit vient de décider qu'on ne pourra à l'avenir, condamner les débiteurs à plus de vingt-quatre heures de prison quand ils refuseront de dire s'ils ont quelque part des biens que puissent saisir leurs créanciers. A venir jusqu'à présent on les condamnait à demeurer en prison jusqu'à ce qu'ils répondent, mais M. le juge Dorion a cru que ce n'était pas une détermination du temps suffisante, aux termes de l'article 834 du code de procédure civile, attendu que nombre de débiteurs demeuraient un temps déterminé sans répondre. Il a cru qu'il fallait détourner le temps par heures et par jours, et il a établi la jurisprudence que pour un premier refus de répondre on ne doit condamner un débiteur qu'à vingt-quatre heures de prison.

On pourra cependant, au sortir du débiteur de la prison, lui faire ordonner de nouveau de répondre et alors il pourra être condamné à une détention plus longue.

Quelques Statistiques touchant Montréal

MONTREAL fut fondée en 1642, par Maisonneuve ; en 1758, fut fortifiée par les Français ; en 1760 soumise aux Anglais ; en 1775 prise par les Américains ; en 1776 reprise par les Anglais.

MONTREAL est la plus grande ville du Canada, la sixième du continent américain nord, et la vingt-sixième de l'univers.

MONTREAL est la plus grande ville industrielle du Canada ; la valeur de sa production dépasse \$166,698,766. Le capital investi est de \$135,044,782 ; 67,255 personnes travaillent dans 1593 manufactures. Le montant des salaires payés annuellement est de \$34,038,457.

MONTREAL a une évaluation municipale de \$700,000,000, et des exemptions de taxes pour \$136,274,784.

MONTREAL a une dette de \$50,000,000.

MONTREAL a un revenu annuel de \$9,800,000.

MONTREAL est possédée par 29,123 personnes.

MONTREAL avec ses banlieues, a une population de 625,000 âmes.

MONTREAL a 1200 rues, et il s'en ouvre de nou-
MONTREAL est gardée par 800 agents de police et officiers.

MONTREAL est protégée contre le feu par 600 pompiers distribués dans 30 postes.

MONTREAL possède 150 églises de dénominations différentes.

A MONTREAL la rue la plus longue est la rue Notre-Dame qui mesure 15 milles.

MONTREAL reçoit dans son port chaque année 800 navires océaniques, 13,000 bateaux de navigation intérieure ; le tonnage total de cette flotte est de 7,000,000 de tonneaux.

MONTREAL possède trois élévateurs à grains dont la capacité totale est de 5,000,000 de boisseaux ; un autre sera construit avec une capacité de 2,000,000 de boisseaux.

MONTREAL paie environ \$100,000 par année pour l'enlèvement de la neige ; la compagnie des tramways la rembourse d'une bonne partie.

MONTREAL possède une île (l'île Ste-Hélène) qui est visitée chaque année par 200,000 personnes.

MONTREAL possède environ 4000 propriétaires d'automobiles.

MONTREAL "AGRANDI" (Greater Montreal) comprend deux cités, trois villes et quelques petites municipalités.

MONTREAL paie \$200,000 par année pour son éclairage. Il y a 3000 lampes dans les rues.

MONTREAL a 805 acres de parcs publics.

MONTREAL compte 112 banques avec bureaux chefs et succursales.

MONTREAL a pour \$60,000,000 de compensations de banques par semaine.

MONTREAL a le plus grand hôtel des postes du pays, neuf succursales, et 100 sous-offices.

MONTREAL reçoit et voit partir 150 trains de voyageurs toutes les vingt-quatre heures.

MONTREAL a un taux de mortalité de 40.5 par 1000.

MONTREAL a transporté dans ses tramways en 1912 125,000,000 de personnes.

MONTREAL possède 730 écoles, deux universités, deux séminaires et huit collèges.

MONTREAL avait 175,000 noms dans son almanach des adresses en 1912.

MONTREAL dépense 68,000,000 de gallons d'eau par jour.

MONTREAL a retiré \$461,396.43 de son port en 1912.

MONTREAL a expédié de son port en 1912, 1,723,021 boîtes de fromage évaluées à \$17,299,130.

MONTREAL a reçu en 1912 dans son port, 1,779,836 boîtes de fromage.

MONTREAL a reçu en 1912, dans son port, 437,427 boîtes de beurre évaluées à \$16.20 la boîte ; et n'en a expédié que 70.

MONTREAL a expédié 30,971,057 boisseaux de blé en 1912 ; 6,523,969 d'avoine ; 1,214,934 d'orge, soit un total de 38,918,264 boisseaux de grains.

MONTREAL a reçu en douanes \$15,508,124.53 contre \$10,833.67 en 1911.

Les TRAVAUX de la Chambre

Procès verbaux de l'assemblée générale du 5 mars et des séances du conseil des 12, 17 et 26 mars.—Rapports des divers comités.

ASSEMBLEE GENERALE DU 5 MARS 1913

La première assemblée trimestrielle de la Chambre pour l'année 1913 a eu lieu le mercredi, 5 mars, sous la présidence de M. le Lient.-Col. A. E. Labelle, ayant à ses côtés, MM. Adélaïde Fortier et S. D. Joubert, vice-présidents.

Étaient aussi présents :— MM. W. U. Boivin, Secrétaire, Damase Masson, C. H. Catelli, Jos. Fortier, Alph. A. Granger, Wm. I. Gear, Léon Gagne, N. Simoneau, Eugène Tarte, Émile Rolland, Frank Pauzé, A. H. Hardy, Louis Perron, J. O. Gareau, A. S. Lavallée, Rod. Bédard, W. K. de Kappelle, J. O. Labrecque, L. C. de Tonnancour, A. N. T. Chamberland, J. T. Armand, J. C. G. Contant, Lambert de Roode, Arthur Lemont, secrétaire adjoint.

L'assemblée adopte le procès-verbal de la réunion générale annuelle et le secrétaire donne lecture du courrier.

LE COURRIER contenait une lettre de la Chambre de Commerce de Farnham nous transmettant son rapport annuel.

Une lettre de la Chambre de Commerce française nous fait part d'un vœu qu'elle a émis à l'effet d'inviter la compagnie générale transatlantique à faire de Montréal son port terminus pendant la saison d'été pour sa ligne entre la France et le Canada. Référé au comité des Transports.

M. Milton Martin, président du Board of Trade d'Edmonton, demande des renseignements sur le projet de voyage en Europe.

La Chambre de Commerce de Québec nous demande aussi si le projet est abandonné, parce que tous les jours, on lui demande des renseignements à ce sujet.

Le département des Terres de la Couronne de Québec nous fait savoir que des blocs de village Amos dans l'Abitibi seront vendus à l'enchère le 25 mars à Québec.

M. Arthur Forward, secrétaire de la Fédération des Boards of Trade & Municipalities d'Ontario, nous transmet des documents sur le projet de canal de la Baie Georgienne.

Le courrier contenait de plus plusieurs demandes de renseignements auxquelles il a été répondu.

POUR UNE CAMPAGNE EN FAVEUR DE LA PREVENTION DES INCENDIES A MONTREAL. Le comité des Affaires municipales recommande à la Chambre de déléguer son président et ses vice-présidents à une conférence des corps publics convoqués par l'Association des Manufacturiers Canadiens, dans le but d'étudier l'opportunité d'une campagne en faveur de la prévention des incendies, pourvu que la Chambre ne soit pas appelée à ne rien contribuer à cette campagne, sa charte ne l'autorisant pas à ce faire.

M. Frank Pauzé, appuyé par M. J. O. Gareau, propose l'adoption du rapport, tandis que M. C. H. Catelli, appuyé par M. Joseph Fortier, propose en amendement "que cette chambre prie les associations-sœurs de nous envoyer le mémoire qu'elles soumettront à la conférence projetée, pour que nous puissions l'étudier."

M. Catelli est d'opinion que la Chambre ne devrait pas envoyer de délégués sans savoir, au préalable, ce que l'on entend faire et c'est pour cela qu'il veut que la Chambre ait l'avantage de prendre connaissance des suggestions qui seront faites.

M. Pauzé désire que la Chambre donne son concours à cette conférence préliminaire afin de se renseigner; libre à elle ensuite d'accepter ou de rejeter les suggestions qui seront faites; on ne devrait pas retarder parce qu'il est important qu'une telle campagne soit entreprise.

M. Joubert, comme président du comité des Affaires municipales, croit que la participation de la Chambre à cette conférence ne l'entraînera à rien, puisqu'il s'agit de jeter les bases d'une organisation dont les frais seront payés par les individus plutôt que par les associations même. Sans pouvoir définir exactement le plan de la campagne projetée, M. Joubert croit pouvoir assurer les membres que c'est surtout une campagne d'éducation qu'on veut entreprendre, afin de mieux enseigner au peuple ce qu'il faut éviter pour prévenir les incendies.

Enfin, mis aux voix, l'amendement de M. Catelli est rejeté, et le rapport adopté.

**Investment
Agencies
Limited**

**OBLIGATIONS
MUNICIPALES
ET SCOLAIRES**

René T. LECLERC,
Gérant.

8 Boulevard St-Laurent, Montréal

**BEURRE,
CRÈME,
CRÈME A LA GLACE.**



Montreal Dairy Company Limited



290, Avenue PAPINEAU
Montreal.

ECOLE TECHNIQUE DE MONTREAL

INCORPOREE LE 14 MARS 1907.

STATUTS DE QUEBEC, 7 ED. VII, 1907

Fondée par le Gouvernement de la Province de Québec, qui a procuré les fonds nécessaires pour son érection et son aménagement et qui lui accorde une subvention annuelle. L'école reçoit aussi une subvention annuelle de la Cité de Montréal.

70, Rue Sherbrooke Ouest, Montreal, Canada.

BUREAU DE DIRECTION

Mai 1912

G. DESERRES, Président
W. J. WHITE, C.R., Vice-Prés.
A. VERVILLE, M.P., Sec.-Trés.
J. M. FORTIER

A. A. AVER
F. C. LARIVIERE
T. BASTIEN
A. MACHIERAS, Principal

E. McG. QUIRK
A. N. BRODEUR
W. RUTHERFORD

MM. DESERRES, WHITE, FORTIER et QUIRK sont les délégués nommés par le Lieut. Gouverneur en Conseil.

MM. BASTIEN et BRODEUR sont les délégués nommés par le Conseil de la ville de Montréal.

M. AVER est le délégué nommé par le Conseil du "Montréal Board of Trade."

M. LARIVIERE est le délégué nommé par le Conseil de la Chambre de Commerce.

M. VERVILLE délégué de la classe ouvrière, est nommé par le Lieut. Gouverneur en Conseil.

M. RUTHERFORD, délégué de l'Association des Manufacturiers Canadiens, est nommé par le Lieut. Gouverneur en Conseil.

L'Ecole Technique de Montréal a pour but de préparer par des études théoriques et techniques, les jeunes gens qui se destinent aux carrières industrielles, et de développer chez eux, par une instruction adéquate et capable de les former d'une manière pratique, une connaissance suffisante des professions manuelles et de l'industrie en général.

L'enseignement comprend des cours du jour et du soir.

Sections distinctes en français et en anglais.

ECOLE DES HAUTES ETUDES COMMERCIALES DE MONTREAL

ENSEIGNEMENT PRATIQUE ET THEORIQUE

Bibliothèque Economique
Allocation de Bourses d'Etudes

PREPARATION AUX SITUATIONS SUPERIEURES

du COMMERCE, de l'INDUSTRIE, de la FINANCE, du SERVICE CIVIL.

Délivre les diplômes officiels de LICENCIÉ et de DOCTEUR EN SCIENCES COMMERCIALES et MARITIMES.

Pour renseignements et inscriptions s'adresser au Directeur - Avenue Viger, Montreal

CONSTRUCTION D'UNE GRANDE ROUTE INTERPROVINCIALE. L'assemblée adopte à l'unanimité un rapport du comité des Transports recommandant que les gouvernements fédéral et provincial, soient priés d'aider financièrement la construction d'une grande route interprovinciale, avec ponts, entre la province de Québec et d'Ontario, pour mettre l'île de Montréal en communication avec la terre ferme.

UNE LIGNE DE NAVIGATION ENTRE GALWAY, EN IRLANDE, ET HALIFAX, AU CANADA. Le comité des Transports avait soumis un rapport recommandant à la Chambre de ne pas appuyer les projet d'une ligne de navigation entre Galway (Irlande) et Halifax (Canada) à cause des nombreux escales, transbordements et correspondances que comporte le projet; de plus le comité suggérerait qu'on recommande d'établir une ligne rapide entre Liverpool et Halifax.

M. Catelli, appuyé par M. Jos. Fortier, propose l'adoption du rapport.

M. le président faisant remarquer que le comité n'avait pas été invité à s'occuper de l'établissement d'une ligne entre Liverpool et Halifax et que cette partie du rapport qui a trait à la ligne de Liverpool à Halifax devrait être retranchée.

M. Frank Pauzé exprime la même opinion; de plus, il croit que la Chambre devrait se prononcer en faveur du projet et ne pas adopter ce rapport.

M. Catelli, répondant au nom du comité des Transports, dit que le rapport suggère la ligne Liverpool-Halifax qu'au cas où la Chambre voudrait insister pour avoir une ligne rapide directe. Maintenant après examen des plans soumis et des quelques renseignements fournis, nous sommes venus à la conclusion que l'établissement de cette ligne de Galway à Halifax ne serait pas avantageuse, et c'est ce qui a justifié notre rapport.

En fin de compte, le rapport est adopté après avoir retranché ce qui concerne la ligne Liverpool-Halifax.

LA RESPONSABILITE DE LA COMMISSION DU PORT QUANT AUX MARCHANDISES QUI SONT SUR LE CHEMIN DE FER DES QUAIS.

M. Léon Gagné soulève ensuite une importante question: il s'agit de savoir pourquoi la Commission du port, qui accepte de faire de la manutention sur le chemin de fer des quais, ne veut pas être responsable des vols ou déprédations qui sont commis dans les wagons placés sur ce chemin de fer. M. Gagné raconte que des marchandises ont ainsi été volées, puis qu'une réclamation a été faite d'abord au Grand Tronc qui avait soin de faire passer les wagons renfermant ces marchandises sur le chemin de fer des quais; le Grand Tronc a refusé de payer prétendant que c'était la commission du port qui devait être tenue responsable; d'autre part,

celle-ci n'a pas voulu reconnaître aucune responsabilité.

Ces faits ont été corroborés par M. Adéland Fortier, puis la question est référée au comité des Transports.

UN PRIX A L'ECOLE DES HAUTES ETUDES. M. Adéland Fortier rappelle que déjà le conseil a été saisi d'une proposition à l'effet de payer chaque année, un prix à l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales. Cette question est référée à la Commission des Finances.

FORMATION D'UN COMITE DE RECRUTEMENT. Sur proposition de M. A. N. T. Chamberland, appuyée par M. N. Simoneau, la Chambre vote la formation d'un comité de recrutement composé de MM. Adéland Fortier, Ludger Gravel, J. F. Loisel, Emile Rolland, R. Bédard, Léon Gagné, Alph. A. Granger, avec pouvoir de s'adjoindre.

COMMISSION D'IMPORTATION. La Chambre adopte également une proposition de MM. Léon Gagné et Frank Pauzé à l'effet de créer une commission d'importation composée de MM. H. Laporte, Joseph Contant, Armand Chaput, C. H. Catelli, W. I. Gear, A. J. de Bray, C. E. Racine, A. H. Hardy, avec pouvoir de s'adjoindre.

COMMISSION D'EXPORTATION. Une proposition de MM. W. K. de Kappelle et Frank Pauzé dans le but de créer aussi une commission d'exportation, est adoptée par la chambre. Les membres de cette Commission seront MM. Joseph Quintal, A. F. Revol, A. J. de Bray, S. D. Joubert, Georges Gonthier, Emile Galibert, C. H. Catelli, E. H. Lemay, avec pouvoir de s'adjoindre.

COMMISSION DU COMMERCE INTERPROVINCIAL. Cette commission a été formée à la suggestion de MM. Eugène Tarte et Emile Rolland, et sera composée de MM. Damase Masson, Ludger Gravel, F. B. Drouin, O. S. Perrault, Joseph Ethier, avec pouvoir de s'adjoindre.

UN MUSEE COMMERCIAL CANADIEN A LONDRES. La Chambre a référé à la Commission d'exportation un intéressant mémoire de M. A. H. Hardy sur l'établissement d'un musée commercial à Londres.

ADMISSION DE NOUVEAUX MEMBRES. Les personnes suivantes sont ensuite admises membres de cette Chambre, savoir: — MM. Edouard Montpetit, avocat, A. Chrétien-Zaugg, pharmacien, W. J. Daly, de la maison "Daly & Morin"; Joseph Desautels, comptable public et auditeur, Téléphore Latourelle, Jr., maître-plombier; H. E. Midgley, comptable licencié, J. A. Vaillancourt, maître-plombier.

Et la séance est levée.

SEANCE du 12 MARS

Le conseil de la Chambre s'est réuni le mercredi 12 mars 1913, sous la présidence de M. le Lieutenant-Col. A. E. Labelle, président, assisté de MM. Adélaïde Fortier et S. D. Joubert, vice-présidents.

Étaient aussi présents : — MM. W. U. Boivin, secrétaire, F. C. Larivière, C. H. Catelli, Armand Chaput, Joseph Fortier, L. C. de Tonnancour, J. O. Labrecque, Émile Rolland, Eugène Tarte, Frank Pauzé, Rod. Bédard, Jos. Filiatrault, N. Simonneau, A. N. T. Chamberland, J. T. Armand, Jas. Brochu, Dr J. C. Poissant, Arthur Lemont, secrétaire adjoint.

On adopte le procès-verbal de la dernière réunion, puis on passe au courrier.

Le COURRIER contenait une lettre de M. Hector Authier, agent des Terres du gouvernement provincial dans l'Abitibi, se disant heureux de pouvoir venir donner une conférence devant les membres de la Chambre à la fin de mars, en parlant de "l'Avenir agricole industriel et commercial du nord de la province de Québec." Le conseil décide d'inviter officiellement M. Authier.

M. T. Latourelle Jr., qui vient d'être admis membre de la Chambre, se déclare heureux de l'honneur qui lui est fait et assure le conseil qu'il s'honorerait d'assister aux réunions hebdomadaires.

Le courrier contenait aussi quelques demandes de renseignements auxquelles il a été répondu.

LA RESPONSABILITÉ DE LA COMMISSION DU PORT SUR LES MARCHANDISES SUR LES CHEMINS DE FER DES QUAIS. Le comité rapporte progrès sur cette question soulevée par M. Léon Gagné à la séance mensuelle de la Chambre.

UN COMITÉ DE VOYAGEURS DE COMMERCE. M. W. U. Boivin, au chapitre des matières nouvelles, demande au conseil s'il ne serait pas en faveur de la formation d'un comité spécial de voyageurs de commerce. M. Boivin démontre tous les avantages que notre Chambre retirerait du travail d'un comité comme celui-là ; les voyageurs de commerce étant ceux qui sont le plus en état de renseigner ceux qui s'intéressent à l'amélioration de la situation commerciale.

La proposition de M. Boivin est endossée par M. Joseph Fortier et adoptée par le conseil. M. Boivin annonce que M. J. F. Loise, de la maison Greenshields Limited, sera heureux de prendre l'initiative de l'organisation de ce comité, et par ce moyen, de faire un bon recrutement.

L'INÉLIGIBILITÉ DES CONSEILLERS DE LA CHAMBRE. Remettant à l'actualité la question des trop fréquentes absences des conseillers, M. Joseph Filiatrault, reprenant une proposition qu'il a déjà faite, demande que tout conseiller, qui

n'aura pas assisté à 20 p.c. des séances durant l'année sans donner avis au président ou au secrétaire de son absence, ne soit pas mis en nomination pour l'année suivante.

M. W. U. Boivin appuie M. Filiatrault, puis quelques observations sont faites tour-à-tour par MM. Labelle, Catelli, Filiatrault et Frank Pauzé, et après qu'on eût rappelé que déjà cette question était venue devant le conseil et la Chambre, et qu'elle avait subi les trois lectures exigées par les règlements, M. Filiatrault consent que cette question soit référée au comité de Législation qui prépare actuellement une révision des règlements.

LA VALEUR DES COLIS-POSTAUX ÉTRANGERS. M. Joseph Filiatrault ramène, après l'avoir modifiée, la question des colis-postaux venant de l'étranger. La loi actuelle pourvoit que les colis-postaux d'une valeur de \$20 peuvent être délivrés à l'Hôtel des Postes ; mais que si cette valeur dépasse \$20 ils ne sont délivrés qu'à l'Hôtel des Douanes. Dans le but de favoriser le commerce, M. Filiatrault demande que tous les colis-postaux, sans tenir compte de leur valeur, soient délivrés à l'Hôtel des Postes. Cette question est référée au comité des Transports, auquel M. Filiatrault fournira tous les renseignements supplémentaires.

UN IMPÔT SUR LE REVENU. Jugeant que le fardeau des impôts pèse surtout sur les propriétaires fonciers, M. Filiatrault demande si la Chambre ne devrait pas s'occuper de suggérer l'impôt sur le revenu, qui serait payé par une foule de personnes très riches qui ne contribuent en rien aux frais d'administration de la ville, leurs richesses consistant en valeurs mobilières.

M. le président fait remarquer que cette question n'est pas du ressort de la Chambre, vu que ce n'est pas une question de commerce.

Après ces observations, M. Filiatrault consent à retirer sa proposition.

BIENVENUE A M. ARMAND CHAPUT. Avant l'ajournement M. Labelle souhaite la bienvenue à M. Chaput, ancien président, qui revient d'un voyage de plusieurs mois en Europe. M. Labelle exprime le plaisir de tous de revoir M. Chaput au milieu de nous, et il espère que son voyage a été très heureux à tous les points de vue, et il l'invite à continuer de s'intéresser à la Chambre, et surtout à venir raconter aux membres, ses impressions d'Europe dans une conférence prochaine.

M. Chaput remercie le président de ses bonnes paroles et félicite les officiers et les conseillers de leur élection, ainsi que toute la Chambre du choix qu'ils ont fait, assuré qu'il est que notre institution ne fera que progresser avec des hommes tels que ceux qui dirigent maintenant ses destinées.

PROPOSITION DE NOUVEAUX MEMBRES. MM. Albert Lafrance, agent d'immeuble, présenté

LA BANQUE MOLSON

INCORPOREE EN 1845

MONTREAL

Capital Payé - \$4,000 Fonds de Réserve - \$4,700,000
Actif total - \$52,000,000

WM. M. MACPHERSON, Président,

S. H. EWING, Vice-Président.

JAS. ELLIOT, Gérant-Général.

W. H. DRAPER, Surintendant des Succursales.

87 SUCCURSALES EN CANADA

SUCCURSALES DANS LA PROVINCE DE QUEBEC

MONTREAL :—
Rue Saint-Jacques,
Rue Sainte-Catherine,
Au Marché et au Port,
A Saint-Henri,
A Maisonneuve,
A la Côte-des-Neiges,
A Parc et Bernard Ave
Côte St-Paul.

Arthabaska,
Bedford,
Chicoutimi,
Cowansville,
Drummondville,
Rivière du Loup Station
Knowlton,

Lachine Locks,
Roberval,
Pierreville,
Québec,
Richmond,
Saint-Césaire,

Sorel,
Sainte-Flavie Station,
Saint-Ours,
Ste-Thérèse de Blainville,
Victoriaville,
Ville St-Pierre,
Waterloo.

DEPARTEMENT D'EPARGNE DANS TOUTES LES SUCCURSALES

Transige les affaires de Banque en general

L'OUEST DU CANADA

LE PAYS DE LA PAIX, DE L'ABONDANCE ET DE LA PROSPERITE

Il surpasse tous les pays du monde pour ses Grains, Marchés,
Foins, Facilités de Transports, Chauffages, Lois, Climat,
Ecoles, Eau, Conditions générales.

EN QUALITE, SON BLE EST LE MEILLEUR DE L'UNIVERS.

GRATIS

Vous pouvez obtenir 160 acres de terre dans ce pays d'Avenir.

GRATIS

AIDEZ VOS FILS.—SOYEZ UN PRODUCTEUR.—LE JOUR DE PROSPERITE DU CANADA
SERA LE JOUR DE VOTRE OPPORTUNITE.

POUR PLUS DE DETAILS, ADRESSEZ-VOUS A

W. D. SCOTT

SURINTENDANT DE L'IMMIGRATION

OTTAWA,

ONT.

DAOUST, LALONDE & CIE Limitée

MANUFACTURIERS DE CHAUSSURES

Agents pour les Cliqués

Fabricants des Marques

"JACQUES-CARTIER"



"PARIS" et "ROCK BOTTOM"

49 Square Victoria, Montréal

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



N. B.—La Maison Daoust, Lalonde & Cie
fabrique aussi son propre cuir à sa tannerie
1704 rue IBERVILLE

The Western Lumber Co.

WHOLESALE LUMBER

PINE, SPRUCE and HEMLOCK

SPECIAL SAWING
FOR U. S. TRADE

180 St. James St.
MONTREAL

BELL TELEPHONE MAIN 4339
P. O. BOX 914

LEON GAGNÉ Jr.,
Sole Owner

par M. Émile Rolland et J. N. Cabana, gérant de "La Caisse Hypothécaire", présenté par M. Rod. Bédard. Ces messieurs seront admis lors de la prochaine assemblée générale.

Et la séance est levée.

ASSEMBLEE SPECIALE DU CONSEIL, le 17 MARS

Le conseil de la Chambre a tenu une assemblée spéciale le lundi, 17 mars 1913, sous la présidence de M. Adélard Fortier, 1er vice-président, pour prendre une action définitive touchant le projet de conduire une mission officielle d'hommes d'affaires en Europe, sous le patronage et avec l'assistance du gouvernement fédéral.

Étaient présents à cette réunion :— MM. S. D. Joubert, 2ième vice-président, Geo. Gonthier, Trésorier, W. U. Boivin, Secrétaire, Isaie Préfontaine, Joseph Contant, Armand Chaput, A. P. Frigon, Joseph Éthier, Jos. Filiatrault, Frank Pauzé, Alph. A. Granger, J. O. Labrecque, Émile Rolland, Eugène Tarte, D. Parizeau, A. S. Lavallée, Arthur Lemont, secrétaire-adjoint.

Le conseil a pris connaissance d'un rapport conjoint du comité général et du sous-comité chargés de l'organisation de cette mission officielle. Dans ce rapport, les membres des comités faisaient connaître les démarches faites pour obtenir le patronage et l'assistance du gouvernement fédéral, et le résultat de ces démarches qui n'a pas été favorable, le gouvernement n'ayant pas cru pouvoir se rendre à la demande de notre Chambre de crainte d'établir un précédent. Et les membres des comité et sous-comité demandaient d'être relevés de leur mission.

Le rapport étant présenté, MM. A. P. Frigon et Eugène Tarte en proposent l'adoption.

Puis M. Frigon propose ensuite que le comité du voyage soit maintenu, afin de voir s'il n'y aurait pas moyen de choisir un certain nombre de membres de notre Chambre parmi les plus en vue, qui pourraient former une délégation officielle.

Et tour-à-tour, MM. Frigon, Armand Chaput, Georges Gonthier et Isaie Préfontaine démontrent toute l'importance qu'il y a à choisir pour composer cette délégation d'hommes très renseignés sur toutes les affaires du pays, car il ne faut pas perdre de vue qu'en France, on rencontrera des gens qui connaissent le Canada géographique, économique, aussi bien, parfois mieux que nombre d'entre nous.

Invité à exprimer ses vues, M. Chaput, de retour d'Europe, dit qu'il a rencontré à Paris M. Jaray du comité France-Amérique, l'hon. Philippe Roy, commissaire du Canada, et que tous deux attendaient la visite de notre mission; toutefois M.

Chaput est d'opinion qu'il est maintenant trop tard pour préparer cette délégation qui devrait être en France en juin prochain.

Après cet échange de vue le conseil adopte la proposition de M. Frigon, appuyée par M. Tarte, à l'effet de maintenir en fonctions le comité du voyage qui se compose des officiers, pour faire le choix des délégués et pour faire rapport sur la possibilité de conduire cette mission en Europe.

Et la séance est levée.



Le centre des affaires à Montréal.—La rue St-Jacques

SEANCE DU CONSEIL, 26 MARS 1913

Le conseil de la Chambre s'est réuni le mercredi, 26 mars, sous la présidence de M. Adélard Fortier.

Étaient présents :— MM. S. D. Coubert, 2ième V.-P.; W. U. Boivin, secrétaire, C. H. Catelli, Damase Masson, Isaie Préfontaine, Joseph Fortier, Alph. A. Granger, Rod. Bédard, Émile Rolland, Jos. Filiatrault, J. O. Labrecque, Léon Gagné, Frank Pauzé, L. C. de Tonnancour, N. Simoneau, Arthur Lemont, secrétaire-adjoint.

Assistaient également :— MM. A. J. de Bray, A. F. Revol, A. N. T. Chamberland, W. I. Gear, C. E. Racine, Dr J. C. Poissant, Lambert de Roode.

Le conseil adopte le procès verbal de la séance précédente, puis on passe au courrier.

LE COURRIER contenait des lettres des Honorables Frank Cochrane, d'Ottawa, J. E. Caron, de Québec, et de M. G. A. McNamee, secrétaire du comité de la grande route interprovinciale, accusant réception de la résolution de la Chambre tou-

chant la construction d'une grande route et de ponts entre les provinces d'Ontario et Québec.

M. le Lieut.-Col. Labelle communique à la Chambre une lettre de M. Edmond Buron, de "l'Éclair" de Paris, annonçant la visite à Montréal d'industriels français, en septembre prochain. Référée au comité des présidents.

Une lettre de M. J. M. Fortier, demandant des reformes au Département de la Douane, en vue de faciliter l'expédition des marchandises. Référée au comité des Transports.

RESPONSABILITE CONCERNANT LES VOIS SUR LE CHEMIN DE FER DES QUAIS A MONTREAL. Le conseil adopte une résolution du comité des Transports demandant à la Commission des chemins de fer de déterminer qui est responsable des vols commis dans les wagons sur le chemin de fer des quais.

DISPARITION DE LA VALEUR SPECIFIQUE DES COLIS-POSTAUX VENANT DE L'ETRANGER. Le comité des Transports soumet au conseil un projet de requête adressée au Ministre des Postes du Canada à l'effet de faire disparaître tout chiffre de valeur spécifique sur les colis-postaux, le tout en conformité avec les règlements de la poste quant à la dimension et au poids des colis. Le conseil adopta ce projet de requête tel que rédigé.

MONTREAL, POINT TERMINUS DE LA CIE GENERALE TRANSATLANTIQUE EN ETE. A l'unanimité le conseil adopte aussi le vœu formulé par le comité des Transports à l'effet d'inviter la Compagnie Générale Transatlantique à choisir Montréal comme point terminus de sa ligne France-Canada durant l'été.

LA MISSION CANADIENNE D'HOMMES D'AFFAIRES EN EUROPE. Le comité d'organisation d'une mission officielle d'hommes d'affaires canadiens en Europe, ayant recommandé d'ajourner la réalisation de ce projet vu le peu de temps qui reste pour les préparatifs, le conseil adopte ce rapport sans discussion.

RARETE DES TRAINS A MARCHANDISES SUR L'INTERCOLONIAL. M. Léon Gagné demande à la Chambre son appui pour faire remédier

à la rareté des trains à marchandises sur l'Intercolonial, qui cause un grand préjudice au trafic.

M. Frank Pauzé corrobore le même fait dans le cas d'autres compagnies de chemins de fer, puis la question est référée au comité des Transports.

PLUS DE GARANTIE POUR LES DEPOSANTS DANS LES BANQUES. M. Isaie Préfontaine demande si le conseil s'est occupé des questions qui pourraient être soumises à la Convention annuelle des Chambres de Commerce de la province, puis il suggère que notre Chambre prenne l'initiative d'un projet très important touchant la révision de l'Acte des Banques. M. Préfontaine propose que le conseil mette à l'étude la question de faire amender la loi des banques, de façon à prélever entre elles un fonds dans le but de garantir les dépôts, comme elles en ont un pour garantir les billets en circulation. L'effet d'un tel amendement serait d'inviter le public à déposer plus dans les banques que dans les caisses d'épargne et postales de l'Etat, de mettre plus de 60 millions à la disposition du commerce et de l'industrie, d'augmenter le bénéfice des banques, de les protéger contre les courses folles, de faire monter la valeur des actions, de diminuer les risques encourus par les actionnaires, tout en évitant à l'Etat d'administrer à perte les caisses d'épargne.

La proposition de M. Préfontaine fut référée au comité de Législation.

LA DEMISSION DE M. LE LIEUT.-COL. LABELLE. Faisant allusion à une rumeur publiée par "La Patrie" la veille, M. C. H. Catelli demande à M. Fortier, président intérimaire, s'il est vrai que M. le lieut.-col. Labelle a l'intention de démissionner et fait remarquer qu'il trouve étrange que les journaux aient été renseignés sur ce point avant le conseil.

A cette interpellation, M. Fortier déclare ne rien connaître de cette rumeur ni des intentions de M. le Lieut.-Col. Labelle, et l'incident est clos.

PROPOSITION DE NOUVEAUX MEMBRES. MM. Albert Lafrance, agent d'immeubles de cette ville, est présenté par M. Emile Rilland, et M. Edmond Sawyer, maître-imprimeur, est présenté par M. Rodolphe Bédard, pour être admis lors de la prochaine assemblée générale.

Et la séance est levée.

H. D. DESJARDINS, Président et Gérant.

The Montreal Terra Cotta Lumber Company

Manufacturers of

POROUS TERRA COTTA. FIREPROOFING IN FLOOR ARCHING, FURRING,
PARTITIONS, ROOFING, ETC., ETC.

Office : Board of Trade Bld'g, Montreal.

Factory : Lakeside, P. Q.

BELL TEL. MAIN 3378

N. T. GAGNON, Secretary and Selling Agent.

**Faites usage du Pouvoir Electrique, là
ou c'est nécessaire.**

Il est Propre, Economique et Convenable



Un de nos ingénieurs résoudra votre Problème de Pouvoir Electrique.

Montreal Light, Heat & Power Co.

Demandez les

Biscuits et Confiseries

DE

Viau & Frères

En vente dans toutes les Epiceries.

LA COMPAGNIE

J. B. Rolland & Fils

DEPARTEMENT D'IMPORTATIONS

Representant au Canada :

POURE & CIE, Plumes et Crayons.
 TOIRY-MORIN, Encres.
 NOPTISCH FRERES, Crayons de Mine.
 ALFRED MAME & FILS, Livres de Piété, etc.
 MAYRAUD FRERES, Articles Religieux.
 GELLE FRERES, Parfumeries
 HACHETTE & CIE, Publications Françaises.
 S. HAHN, Chromos et Cartes de Fêtes.



6 à 14, rue ST-VINCENT,
 MONTREAL



Nous manufacturons les Har-
 nais, Selles, Sacs de Voyages,
 Valises et autres articles en cuir.
 Nos marchandises sont sur le
 marché et la demande est con-
 sidérable.

Nos Voyageurs parcourent le Canada.

Nos salles d'exposition sont attrayantes.

Samontagne Limitée.

— BLOC BALMORAL —

RUE NOTRE DAME OUEST, MONTREAL, Can.

GURD'S Caledonia Water
== GURD'S Ginger Ale ==

There is nothing quite
 like either for both are

THE BEST

See that our name is on the bottle.

Charles Gurd & Co.,
 LIMITED

Tél. Bell Est 1584

CHS. C. DeLORIMIER
 Naturelles **FLEURS** Artificielles

Spécialité

Tributs floraux et funéraires

250, rue Saint-Denis, MONTREAL

Gants Perrin
Defient

toute concurrence, sont in-
 comparable par leur coupe
 et leur élégance. Etant les
 meilleurs à l'usage, ils sont
 incontestablement les moins
 cher.

En Vente Partout

RAPPORTS DES COMITES

LA PREVENTION DES INCENDIES A MONTREAL

Rapport du Comité des Affaires Municipales, adopté par la Chambre
le 5 mars 1913

Le comité des Affaires municipales s'est réuni le lundi 3 mars 1913, sous la présidence de M. S. D. Joubert.

Étaient aussi présents :— MM. H. Laporte, C. H. Catelli, J. O. Labrecque, W. U. Boivin, secrétaire.

Votre comité avait été invité à se prononcer sur l'opportunité pour la Chambre de nommer des délégués à une conférence des principaux corps commerciaux financiers et industriels de Montréal en vue d'étudier la possibilité d'entreprendre une campagne pour la prévention des incendies à Montréal ;

Après délibération, votre comité vous prie d'adopter la résolution suivante :—

ATTENDU QUE les pertes par le feu sont plus considérables à Montréal que dans nombre d'autres villes d'Europe et des États-Unis ;

ATTENDU QUE la plupart du temps, ces incendies pourraient être prévenus ;

ATTENDU QUE le commerce est intéressé à faire diminuer le nombre des incendies, pour empêcher la hausse continuelle des taux d'assurance ;

RESOLU QUE la Chambre de Commerce délègue son président et ses vice-présidents à la conférence qui sera convoquée par l'Association des Manufacturiers Canadiens, pourvu toutefois que la participation de notre Chambre à cette conférence n'entraîne aucun frais ; notre charte ne nous autorisant pas à contribuer ou à souscrire dans ce cas.

Le tout respectueusement soumis.

S. D. JOUBERT,

Président du comité.

LA CONSTRUCTION D'UN PONT POUR UNE ROUTE INTERPROVINCIALE

* Rapport du Comité des Transports, adopté par la Chambre
le 5 mars 1913

Le comité des Transports s'est réuni le lundi, 3 mars 1913, sous la présidence de M. C. H. Catelli.

Étaient aussi présents :— MM. S. D. Joubert, Wm. I. Gear, J. B. Baillargeon, et W. U. Boivin.

Invité à étudier la demande faite à la Chambre de s'intéresser à l'amélioration de communication par terre entre Montréal et Toronto, et Montréal et Ottawa, votre comité est heureux de recommander à la Chambre de prier le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial d'aider financièrement à l'établissement d'une grande route et à la construction des ponts dans le comté de Vaudreuil, pour mettre en communication l'île de Montréal à la terre ferme ; la construction d'une telle route interprovinciale devant contribuer à développer de plus en plus les relations d'affaires entre les deux provinces-sœurs.

Le tout respectueusement soumis.

C. H. CATELLI,

Président du comité.

PROJET DE LIGNE DE NAVIGATION ENTRE L'IRLANDE ET LE CANADA

Rapport du Comité des Transports, adopté par la Chambre
le 5 mars 1913

Le comité des Transports s'est réuni le lundi, 3 mars 1913, sous la présidence de M. C. H. Catelli, président.

Étaient aussi présents :— MM. S. D. Joubert, Wm. I. Gear, J. B. Baillargeon, W. U. Boivin, secrétaire.

Votre comité avait été invité à prendre connaissance d'un projet soumis au conseil de la Chambre à l'effet d'établir une ligne de navigation entre Galway, en Irlande et Halifax, au Canada ; en conséquence, votre comité a l'honneur de faire rapport de la résolution suivante :—

ATTENDU QUE la Chambre s'est toujours prononcée en faveur d'une ligne rapide directe entre l'Europe et le Canada ;

ATTENDU QUE le projet soumis comporte plusieurs escales, transbordements et correspondances par terre et par mer ; à savoir, à Holyhead, à Kingston, à Saint-Jean de Terre-Neuve et à Halifax ;

ATTENDU QUE, de plus, la Chambre manque encore de renseignements importants ;

RESOLU : 10. Que la Chambre est d'opinion que la réalisation du projet d'une ligne entre l'Europe et le Canada, ayant Galway comme port d'embarquement, n'est pas avantageuse, tant pour les voyageurs que pour les cargaisons et les matières postales ; et qu'en conséquence, elle ne croit pas devoir recommander l'exécution de ce projet.

Le tout respectueusement soumis,

C. H. CATELLI,
Président du comité.

LA MISSION CANADIENNE D'HOMMES D'AFFAIRES EN EUROPE

Rapport du Comité de Voyage adopté le 17 mars 1913

Le sous-comité nommé pour s'occuper de l'organisation d'une mission canadienne en Europe, s'est réuni le lundi, 17 mars 1913, sous la présidence de M. Joseph Contant, président.

Assistaient à la réunion :— MM. Georges Gonthier, S. D. Joubert, Odilon Fortier, W. U. Boivin et Arthur Lemont.

Votre sous-comité nommé le 16 octobre 1912 pour s'occuper activement de toute l'organisation d'une mission canadienne d'hommes d'affaires en Europe, sous le patronage et avec l'assistance du gouvernement fédéral a l'honneur de faire rapport :

10.— Qu'après avoir recueilli l'adhésion de onze Boards of Trade et Chambres de Commerce du pays, soit des principales du Canada, votre comité a préparé un long mémoire pour le Très Hon. R. L. Borden. Ce mémoire, après avoir démontré l'importance de la réalisation de ce projet d'après des déclarations des principaux Ministres fédéraux, demandait au gouvernement : 10.—son patronage ; 20.—la nomination du président de la mission ; 30.—une subvention pour défrayer une partie des frais. Ce mémoire fut remis le 7 novembre au premier ministre par une délégation composée de MM. Armand Chaput, Adélard Fortier, C. H. Catelli, S. D. Joubert et Arthur Lemont.

20.—Le 9 janvier dernier, l'hon. M. Foster, ministre du commerce, parlant au nom du gouvernement, nous faisait savoir qu'il ne pouvait faire droit à notre demande, parce que déjà le gouvernement accomplissait par ses services divers, le travail que la mission voulait faire en Europe ; et parce que de plus, ce serait établir un précédent dont d'autres organisations pourraient se prévaloir.

Le 18 février dernier, le Très Hon. R. L. Borden confirmait la teneur de la lettre de M. Foster.

30.— Cette réponse du gouvernement ne permettant pas la réalisation du projet de conduire en Europe une mission d'hommes d'affaires canadiens sous le patronage et avec l'assistance du gouvernement, votre comité demande maintenant d'être relevé de sa mission.

JOS. CONTANT,

Le tout respectueusement soumis,
Président du sous-comité.

Le comité général nommé pour l'organisation de la mission canadienne d'hommes d'affaires en Europe, ayant pris connaissance du rapport du

sous-comité, l'adopte, et demande lui aussi d'être relevé.

ADELARD FORTIER,
Président.

MONTREAL POINT TERMINUS DE LA LIGNE FRANCE-CANADA DE LA COMPAGNIE GENERALE TRANSATLANTIQUE

Rapport du Comité des Transports, par le Conseil le 26 mars 1913

Le comité des Transports s'est réuni le mardi, 25 mars 1913, sous la présidence de M. C. H. Catelli, président.

Étaient aussi présents :— MM. Adélard Fortier, S. D. Joubert, Duncan McDonald, Wm. Gear, A. H. Hardy, W. U. Boivin, secrétaire.

Invité à exprimer ses vues sur le projet de la Compagnie Générale Transatlantique de continuer son service entre la France et le Canada, votre comité recommande à votre conseil d'émettre le vœu suivant :—

La Chambre de Commerce du District de Montréal ayant toujours favorisé le développement des relations commerciales franco-canadiennes, prie la Compagnie Générale Transatlantique de fixer à Montréal le point terminus, pendant la saison de l'été, de sa ligne de navigation entre la France et le Canada, et qu'un service de quinzaine soit établi dans l'intérêt du commerce franco-canadien, parce que Montréal est la métropole du Canada.

Le tout respectueusement soumis.

C. H. CATELLI,
Président du comité.

LA VALEUR SPECIFIQUE DES COLIS-POSTAUX VENANT DE L'ETRANGER

Rapport du Comité des Transports, adopté le 26 mars

Le comité des Transports s'est réuni le mardi, 25 mars 1913, sous la présidence de M. C. H. Catelli, président.

Étaient aussi présents :— MM. Adélard Fortier, S. D. Joubert, Duncan McDonald, Wm. I. Gear, A. H. Hardy, W. U. Boivin, secrétaire, Joseph Filiatrault, invité.

Votre comité avait été invité à étudier une proposition à l'effet de faire disparaître le chiffre de la valeur spécifique sur les colis-postaux venant de l'étranger. Après délibération, votre comité recommande l'adoption de la requête suivante pour être adressée à l'hon. Ministre des Postes.

L'humble requête du conseil de la Chambre de Commerce du District de Montréal expose respectueusement :—

10.—QU'un colis venant par la poste, et dont la valeur, sur facture, est évaluée à pas plus de \$20 est délivré aussitôt reçu au Bureau de Poste central sur présentation des factures et paiement des droits ;

20.—QU'un colis-postal dont la valeur est plus élevée que \$20 doit passer par la Douane et subir des retards prolongés par l'accomplissement des formalités diverses ;

30.—QUE toujours des colis-postaux sont envoyés de l'étranger à la demande des marchands canadiens dans l'espoir d'une livraison prompte, et que très souvent l'obligation de subir les retards des entrées en douane font perdre la vente à ces marchands, parce que l'article n'a pas été livré à date.

POURQUOI le conseil de la Chambre de Commerce du District de Montréal, dans le but de donner plus de latitude aux expéditeurs par la poste, et pour faciliter l'expédition des affaires, prie humblement l'hon. L. P. Pelletier, Ministre des Postes, de bien vouloir faire disparaître tout chiffre de valeur spécifique sur les colis-postaux, le tout en conformité avec les règlements de la poste quant à la dimension et au poids des colis.

ET VOUS FEREZ JUSTICE.

Le tout respectueusement soumis,

C. H. CATELLI,

Président du comité.

LE PROJET D'UNE MISSION OFFICIELLE D'HOMMES D'AFFAIRES CANADIENS EN EUROPE

Rapport du Comité du Voyage, adopté le 26 mars

Le comité chargé d'organiser une mission officielle d'hommes d'affaires canadiens en Europe, s'est réuni le mercredi, 26 mars 1913, sous la présidence de M. Adélard Fortier, 1er vice-président.

Étaient présents :— MM. S. D. Joubert, Joseph Contant, C. H. Catelli, Georges Gonthier, Armand Chaput, W. U. Boivin, secrétaire.

Votre comité ayant été invité à poursuivre son travail d'organisation d'une mission officielle d'hommes d'affaires du Canada pour visiter l'Europe au printemps de 1913, croit devoir recommander l'ajournement de la réalisation de ce projet, vu le peu de temps qu'il reste pour faire tous les der-

niers préparatifs et pour communiquer avec les divers pays qui devaient être visités.

Le tout respectueusement soumis,

ADELARD FORTIER,

Président pro temp.
du comité d'organisation.

RESPONSABILITE CONCERNANT LES VOLS SUR LE CHEMIN DE FER SUR LES QUAIS

Rapport du Comité des Transports, adopté 26 mars

Le comité des Transports s'est réuni le mardi, 25 mars 1913, sous la présidence de M. C. H. Catelli, président.

Étaient aussi présents :— MM. Adélard Fortier, S. D. Joubert, Duncan McDonald, A. H. Hardy, Wm. I. Gear, et W. U. Boivin, secrétaire.

Votre comité avait été invité à étudier une plainte faite au sujet de vols commis dans des wagons placés sur le chemin de fer de la Commission du port sur les quais, et à faire déterminer qui est responsable des vols ainsi commis. Après délibération, votre comité a cru devoir recommander l'adoption de la résolution suivante :—

ATTENDU QUE de nombreux vols sont commis dans des wagons placés sur le chemin de fer de la Commission du port sur les quais ;

ATTENDU QUE ni les compagnies de chemins de fer, ni la Commission du port ne veulent être tenues responsables de ces vols ;

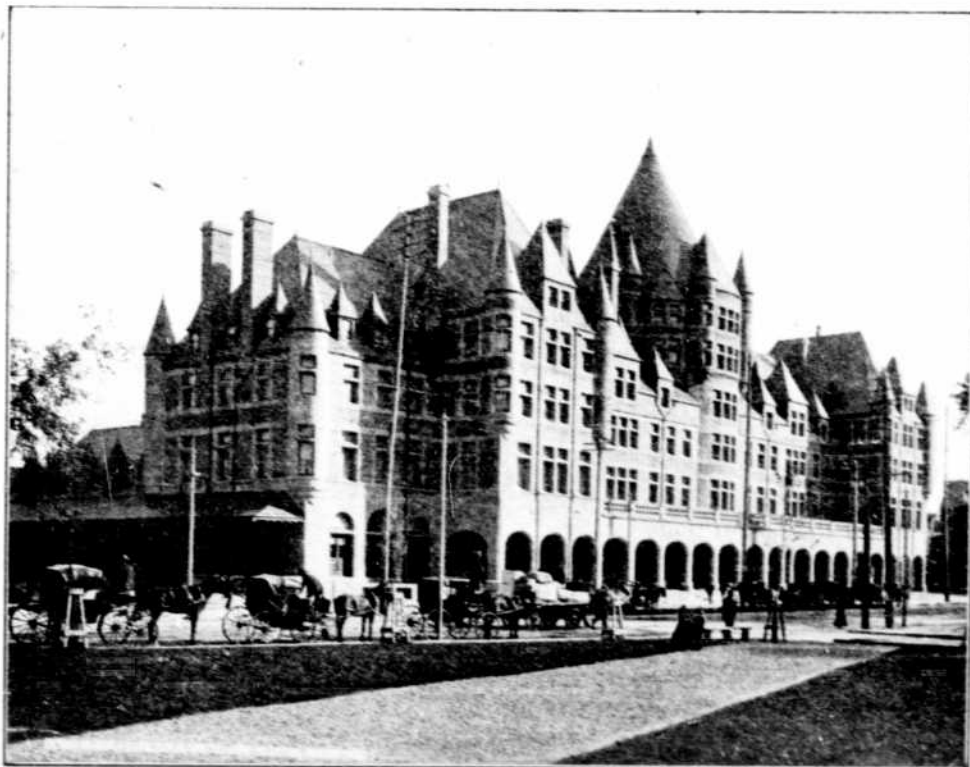
ATTENDU QUE le commerce est intéressé à savoir qui doit porter la responsabilité dans ces cas ;

RÉSOLU :— Que le conseil de la Chambre de Commerce du District de Montréal prie la Commission des chemins de fer du Canada de définir la responsabilité des compagnies de chemins de fer et de la Commission du port dans ces cas de vols, et de faire savoir comment le commerce peut être protégé contre un tel état de choses.

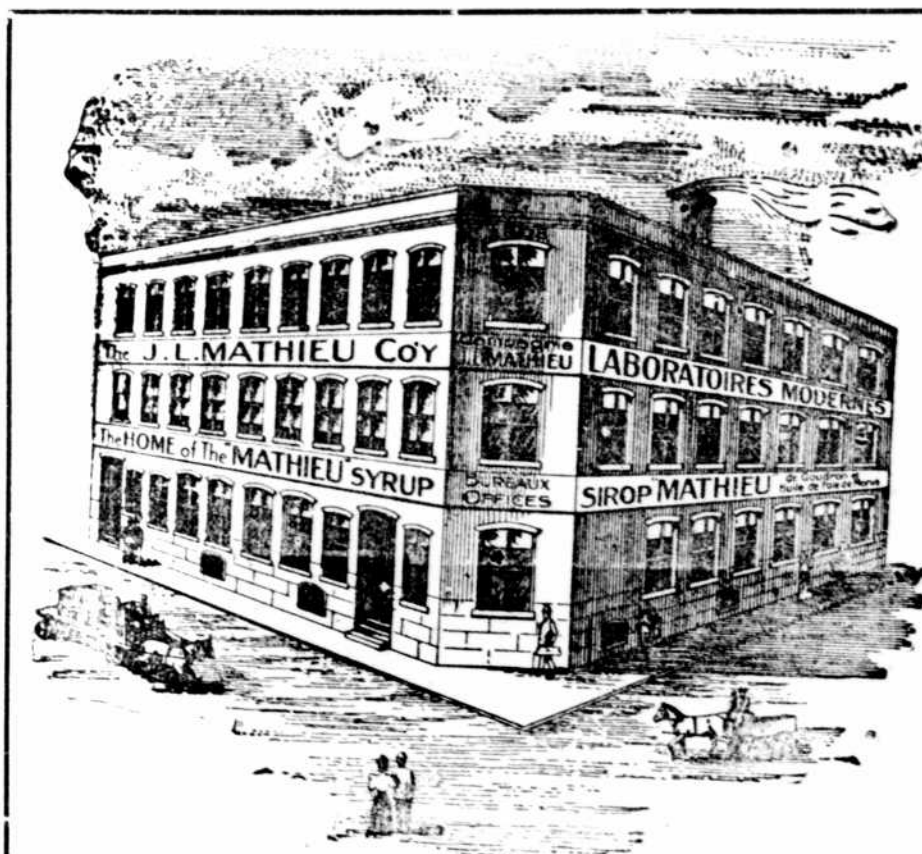
Le tout respectueusement soumis,

C. H. CATELLI,

Président du comité.



Place Viger Hotel



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

Le Sirop de Mathieu

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

Poudres Nervines de Mathieu

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

Leur vente a augmenté énormément.

Des milliers de témoignages attestent leur valeur merveilleuse.

Ce ne sont jamais des articles qui restent sur les tablettes, Ils procurent au marchand un bon profit.

Ceux qui les emploient une fois en font un remède de famille.

Les marchands qui ne tiennent pas ces articles perdent tout bonnement des ventes qui s'en vont ailleurs.

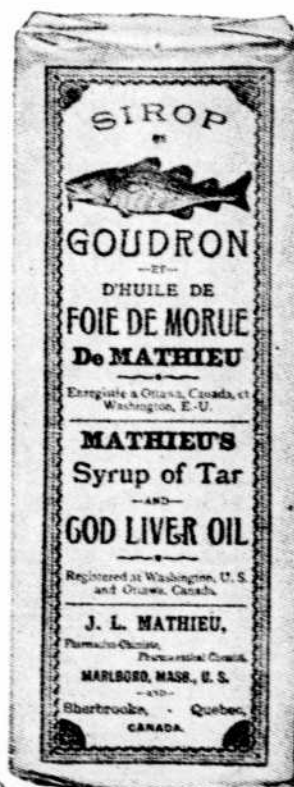
Comme la demande sera continuée pendant les mois qui vont suivre donnez maintenant une bonne commande.

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



POUDRES NERVINES de MATHIEU

25 cts la boîte - 18 dans une boîte



Sirop de Mathieu

au Goudron
et à l'Huile de Foie de Morue