

BULLETIN

DE LA

CHAMBRE DE COMMERCE

DU DISTRICT DE MONTREAL

PRIX D'ABONNEMENT

SERVI GRATUITEMENT AUX MEMBRES.

UN DOLLAR PAR AN

SIÈGE DE LA CHAMBRE

83 RUE ST-JACQUES, - - - MONTREAL.

JOS. HAYNES, Secrétaire.

Le bureau est ouvert tous les jours, sauf le dimanche, de 9 heures à midi et de 1.30 à 5 heures.

Adressez toutes lettres et communications à la

"Chambre de Commerce du District de Montréal"

MONTREAL, Canada.

COMITÉ DE RÉDACTION.

L'HON. ALPHONSE DESJARDINS, : : : : PRÉSIDENT.

MM. L. E. GEOFFRION, } VICE-PRÉSIDENTS.

D. MASSON, }

L. E. MORIN, PÈRE. JOS. CONTANT.

J. X. PERRAULT. H. A. A. BRAULT.

JOS. HAYNES, SECRÉTAIRE.

La Rédaction du BULLETIN se fait un devoir de reconnaître le chaleureux accueil fait au premier numéro de l'organe de la Chambre par les grands journaux de Montréal et plusieurs publications du dehors.

Nous profitons de la circonstance pour réparer un oubli regrettable que nous avons fait, et que notre inexpérience en matière de journalisme peut seule excuser.

Nous avons oublié de signaler à nos lecteurs les services et le concours incessants que les journaux quotidiens n'ont jamais marchandés à la Chambre. Nous avons eu une nouvelle preuve de ce bon vouloir dans l'accueil qu'ils viennent de faire à notre organe officiel. Nous espérons qu'ils voudront bien nous continuer les mêmes bons offices dans l'avenir.

Nous continuons, dans le présent numéro, la publication des "procès-verbaux" des séances, et du Conseil et de la Chambre, ainsi que l'exige le programme qui nous a été tracé.

Nos lecteurs se rappelleront peut être que le BULLETIN, outre le lien qu'il doit créer entre les membres, a aussi pour but de supprimer certaines dépenses qui étaient imposées par l'ancien ordre de choses.

Ainsi à l'avenir le "rapport annuel" sera supprimé, la matière officielle qu'il contenait étant distribuée dans le BULLETIN; en second lieu les "Avis de convocations" de la Chambre seront également insérés au BULLETIN, comme on le constatera, du reste, dans le présent numéro; enfin les élections se feront également par le même intermédiaire.

C'est grâce à ces retranchements dans les dépenses qu'on a pu fonder le BULLETIN sur des bases financières qui permettront d'en assurer l'existence.

En sus de la partie officielle, nous donnerons des articles sur des sujets d'actualité, préparés par des spécialistes.

Bref, la Rédaction s'efforcera de faire du BULLETIN une revue d'une lecture aussi attrayante que le comporte son programme.

Nous signalons à nos lecteurs, l'entrefilet suivant que nous empruntons au dernier numéro du *Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce française de Montréal*:

"Nous accusons réception du premier numéro du "BULLETIN MENSUEL DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DU DISTRICT DE MONTREAL. Cette publication destinée, comme la nôtre, à mieux faire connaître au public les travaux de la Chambre dont elle émane, remplira un rôle utile et nous souhaitons cordialement la bienvenue au nouveau confrère, chez qui nous sommes assurés de trouver toujours de la sympathie pour les affaires franco-canadiennes."

Nous remercions cordialement notre confrère aîné, et le prions de vouloir bien agréer notre entière sympathie, et cela sans restriction aucune.

LA RÉDACTION.

Résumé des procès-verbaux des séances de la Chambre et du Conseil pour le mois d'Avril.

Assemblée générale spéciale, mercredi, le 5 avril 1899, sous la présidence de l'Hon. Alph. Desjardins, président.

En l'absence du secrétaire titulaire, M. Jos. Haynes est choisi parmi les membres du Conseil pour en remplir les fonctions par intérim.

Le procès-verbal de la séance de l'assemblée générale précédente est lu et adopté.

A l'ouverture de la séance M. L. E. Morin, père, propose appuyé par M. C. P. Chagnon, que l'ordre du jour soit suspendu jusqu'à l'article 3, ayant trait au canal de la Trent. Cette proposition étant adoptée, les deux délégués de l'Association de la Trent Valley Canal, MM. Dumble & Carnegie, tous deux de Peterboro, Ont., sont alors présentés à la Chambre.

M. le président invite ces messieurs à vouloir bien exposer le but et les avantages économiques du projet de canalisation dont ils désirent assurer le parachèvement.

M. Dumble donne un aperçu historique de cette entreprise dont la conception remonte à 1836-37.

Depuis cette époque, (1836-37) les travaux, commencés par le gouvernement impérial, puis abandonnés faute de ressources, avaient été repris par le gouvernement du Canada qui les aurait à son tour abandonnés.

Ce canal présenterait des avantages considérables, non seulement pour le territoire qu'il traverse, mais aussi comme voie de transit entre la Baie Georgienne et le St-Laurent, en aval de Niagara (Canal Welland).

Le délégué insiste surtout sur les avantages économiques que les nombreux centres industriels, Peterboro entr'autres, en retireraient, à cause de la concurrence que cette voie ne manquerait pas de faire pendant l'été aux chemins de fer qui s'entendent, c'est le délégué qui parle, pour maintenir les tarifs.

Le délégué cite un grand nombre de statistiques qui sont d'un intérêt plutôt local que général et que le cadre de ce compte-rendu ne nous permet pas de citer.

M. Carnegie, sur l'invitation du président, succède à M. Dumble ; il s'attache surtout à la partie technique du projet ; il dit que, au point où en sont restés les travaux, il y aurait encore trente-trois (33) milles de canalisation à faire dont treize milles de rectification de la rivière Severn. Ces derniers travaux sont dans le voisinage immédiat de la Baie Georgienne.

L'administration a dépensé jusqu'à présent quatre millions de dollars. Le délégué croit qu'avec 3,500,000

dollars additionnels, l'administration pourrait parachever le travail, soit au coût total de 8,000,000 de dollars.

Il ressort de tout ce qui précède qu'il y a à peu près la moitié de la dépense de faite, mais il se dégage cependant de tout ceci un fait très important, c'est que, si le projet est continué, en suivant les errements du début, le canal ne pourrait pas faire partie intégrante des canaux du St-Laurent, et par suite, ne pourrait pas se substituer au canal Welland pas plus qu'aux canaux de l'Ottawa. En effet, les deux délégués ont déclaré que, dans la partie parachevée, l'épaisseur de la nappe d'eau sur le "busc" (mitresill) n'est que de 6 pds ; tandis que les canaux du St-Laurent devront, dans un avenir très prochain, donner une nappe d'eau disponible sur les bucs, même à l'époque de litiage, de 14 pds. L'un des délégués a déclaré cependant que l'administration du canal avait à l'étude un projet qui, s'il est réalisé, donnera sur le busc 8 pds d'eau au lieu de 6, et cela pendant toute la durée de la saison de navigation.

Nous sommes portés à croire que si l'on veut faire de ce canal un concurrent sérieux du canal de l'Erie qui, comme on le sait, vient, au moyen d'embranchement, déboucher à Oswego, N. Y., sur le lac Ontario, presque en face de Trenton, tête de ligne du canal de la Trent, il faudra lui donner une section et une nappe d'eau égale pour le moins à celle du canal de Welland. Mais alors, la dépense de \$8,000,000 sera peut-être portée à \$10,500,000 et même davantage, ce qui, du reste, n'a rien d'étonnant, puisque un estimé, fait il y a quelques années, fixait la dépense totale probable à ce chiffre.

En résumé, ce que l'Association de la "Trent Valley Canal" désire, c'est d'obtenir du gouvernement des subsides qui lui permettent de continuer ses travaux interrompus depuis au delà de trois ans.

M. J. X. Perrault déclare que, selon son opinion, cette entreprise est d'utilité nationale et il invite la Chambre à lui accorder tout son appui.

M. Desjardins, président de la Chambre, parle dans le même sens, et après quelques délibérations, la résolution suivante, proposée par M. L. E. Morin et appuyée par M. A. A. Brault est adoptée à l'unanimité.

"Que les membres de cette Chambre ont entendu
"avec beaucoup de satisfaction les explications fournies par MM. Dumble & Carnegie, relativement au
"parachèvement du canal de la Vallée de la Trent et
"ils recommandent au Conseil de se joindre au mouvement qui se fait actuellement pour atteindre le
"but d'une telle entreprise qui serait si avantageuse
"et au développement du pays et à celui du port de
"Montréal, et d'employer toute son influence pour

“ mener ce projet à bonne fin le plus tôt possible. ”—
(Traduction de l'anglais).

Les délégués prennent ensuite congé, et la Chambre procède à l'admission des nouveaux membres : MM. Arthur Myre, W. Tremblay, G. R. Vincent, Ph. Laferrière et E. Delorme, et la séance est ajournée à mercredi, le 12.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE, SÉANCE DE MERCREDI,
LE 12 AVRIL, 1899.

Ajournement de la séance du 5, sous la présidence de l'Hon. Alph. Desjardins, président.

Reprise de l'ordre du jour de la séance précédente, qui avait été suspendue pour permettre à la Chambre d'entendre les délégués du canal de la Trent.

On procède au dépouillement du courrier de la quinzaine.

Lecture est donnée d'une lettre du Musée commercial de Philadelphie, dont la Chambre avait déjà pris connaissance mais sur laquelle aucune action n'avait été prise. Après délibération, il est décidé de désigner, pour représenter officiellement la Chambre au Congrès de Philadelphie, qui aura lieu en octobre prochain, deux délégués : L'Hon. Alph. Desjardins, président et M. Jos. Haynes, I. C., secrétaire. Ce dernier reçoit instruction d'en prévenir les autorités du Musée.

M. le président ainsi que M. L. E. Morin, profitent de la circonstance pour rappeler que la Chambre s'est déjà occupée très activement de fonder à Montréal un Musée analogue à celui de Philadelphie. On sait que cette tentative, en dépit de l'activité et du zèle de M. D. Parizeau, n'a malheureusement pas abouti.

On passe ensuite aux rapports de comités.

Le comité sur “ l'Instruction technique ” rapporte progrès.

Le comité de Finances, “ Emprunts municipaux, ” rapporte également progrès.

Le comité de Législation, par l'organe de son président, rappelle qu'à la séance du 20 janvier dernier, il a présenté un rapport sur la “ réglementation des faillites, ” et que les conclusions seules de ce rapport apparaissent au procès-verbal de cette séance. Il désire savoir si le secrétaire s'est conformé aux instructions qui lui avaient été données par le Conseil de transmettre des copies de ce rapport aux différentes Chambres de Commerce de la Province de Québec; que, dans le cas contraire, le secrétaire actuel soit invité à se conformer sans retard à ce désir, afin de profiter du bon vouloir que le commerce et le pays en général semblent manifester en faveur d'une législation uniforme pour tout le pays. Il demande en outre, que ce rapport soit inséré *in extenso* au procès-verbal de la présente séance.

Voici ce rapport :

“ L'étude qu'a faite cette Chambre du résultat de l'abrogation de la loi de faillite, démontre clairement que cette mesure n'a pas eu les effets qu'on en attendait. Le pouvoir fédéral, en se désintéressant de formuler des lois qui devaient régir les commerçants uniformément dans toute l'étendue du pays a, par là même, forcé chacune des provinces de se façonner, au meilleur de ses attributions et selon son besoin ou selon son intérêt, des statuts d'un effet limité à ses besoins exclusifs, très souvent *ultra vires*, contradictoires, presque toujours, avec ceux d'une province voisine et, dans bien des cas, empreints d'un sectionalisme et d'une partialité absolument outrageante pour les droits des habitants d'une province-sœur et pour l'étranger qui fait le commerce avec notre pays.

“ La conséquence de cet état de choses a produit l'inquiétude et le désarroi dans les relations commerciales, et pendant que ce chaos fait la ruine d'un commerçant éprouvé qui se voit fermer son crédit à cause de cette incertitude, le commerçant malhonnête a chance, dans ce dédale de lois différentes et opposées qu'il invoque ou qu'il répudie, de se ménager des arrangements pour lui-même et pour ceux de ses créanciers qu'il lui convient de favoriser et, par suite, et dans l'ordre naturel des choses, la bonne réputation du commerce canadien est atteinte, et le manufacturier, fabricant, fournisseur, résidant au pays ou à l'étranger en est-il arrivé à limiter ses opérations à telle province de son choix, où il trouve une meilleure assiette pour son commerce et une distribution des deniers plus équitable, lors de la liquidation d'une faillite. Déjà le mal est grand, mais on peut dire, avec certitude, qu'il ne fera qu'augmenter si l'on n'y apporte promptement remède.

“ Et, d'un autre côté, on doit reconnaître que les circonstances favorisent exceptionnellement le progrès et le développement du pays; qu'un fort courant d'immigration se dirige vers le Canada, que l'amélioration de nos voies fluviales, que la construction de nouveaux chemins de fer, que le développement de la région de notre Nord-Ouest et de celle du Yukon, que l'exploitation de nos mines, que le tarif préférentiel accordé à l'Angleterre et que des traités de commerce avec les différents pays sont en voie d'aboutir. N'a-t-on pas raison de se dire que l'expansion commerciale dont jouira bientôt notre pays, n'aura de garantie et de durée qu'en autant que nos gouvernants secondent nos commerçants et nos industriels, en promulguant des lois de commerce uniformes, homogènes et adaptées à notre situation, quand même leur effet serait de gêner, apparemment, des intérêts locaux et

particuliers, dont l'exercice doit toujours être subordonné au bien général et à la bonne réputation d'un pays.

RÉSOLU : Que cette Chambre, se faisant de nouveau l'interprète des besoins du commerce, et pour faire suite à ses résolutions précédentes, exprime respectueusement à l'honorable Sir Wilfrid Laurier, Premier Ministre du Canada, l'urgence absolue qu'il y a de doter le pays, dès la prochaine session, d'une loi de commerce, dite de faillite, réglant d'une manière uniforme pour tout le pays, les rapports des commerçants entre eux et vis-à-vis des tiers."

Le comité de l'Industrie Manufacturière rapporte progrès. A sa prochaine réunion, il préparera un rapport sur les avantages que présenterait la culture du lin pour les agriculteurs de la Province de Québec. Cette étude est motivée, comme on le sait, par une lettre de la Dominion Oil Cloth Co., qui informe la Chambre, qu'elle est en train d'installer une huilerie pour fabriquer l'huile de lin. Cette usine consommera annuellement un demi-million de minots de graine de lin. Le comité de l'Industrie manufacturière, qui devait s'occuper de l'impôt que les autorités municipales ont l'intention d'appliquer sur l'outillage des usines, manufactures, etc., rapporte qu'il n'a pas eu de réunions, il déclare, cependant, qu'il s'occupera de cette question à sa prochaine réunion.

Le comité du BULLETIN MENSUEL rapporte qu'à sa dernière réunion, il a été décidé de publier le premier exemplaire du BULLETIN dans la première semaine de mai et que le tirage sera de 750 exemplaires.

M. L. E. Geoffrion, vice-président, propose qu'à l'avenir, les séances, tant du Conseil que de la Chambre, aient lieu le mercredi, à 3.30 heures du soir, au lieu du vendredi. Après délibération, et en conformité des exigences du règlement, il est décidé de considérer cette proposition comme "avis de motion" à charge de l'affichage réglementaire d'un mois.

Le président du comité de Finances présente également un avis de motion au sujet des signatures que les chèques devront porter à l'avenir. (Art. 42 des règlements).

A l'article "matières nouvelles," M. J. X. Perrault attire l'attention de la Chambre sur l'usure, cette plaie de la société moderne qui, malgré les tentatives réitérées qui ont été faites jusqu'à présent pour en mitiger les effets ou en assurer la répression, continue de faire de nombreuses victimes. M. Perrault donne un résumé des différents projets de loi qui ont été présentés aux parlements de différents pays et qui, jusqu'à présent, ont été malheureusement sans résultats appréciables.

Après délibérations, auxquelles prirent part plu-

sieurs membres du Conseil, M. Perrault présente la résolution suivante :

"Considérant que l'usure est une plaie sociale à laquelle il faut appliquer un remède énergique et immédiat pour mettre fin à la ruine des familles et des personnes sans expériences qui en sont les victimes ; et,

"Considérant que la loi actuelle, au lieu de protéger les citoyens contre les exigences exorbitantes des usuriers, leur prête main-forte au contraire pour légaliser l'exploitation cruelle des malheureux débiteurs ;

"Résolu que l'Hon. Sénateur Dandurand soit prié de vouloir bien, dès cette session, présenter au Parlement un projet de loi analogue à l'Acte "des prêteurs d'argent de 1899," maintenant soumis au Parlement Impérial, après une enquête de deux années, et, dont les dispositions mettraient fin sans retard au fléau de l'usure dont tout le pays souffre en ce moment."

Cette résolution est adoptée à l'unanimité, et le secrétaire reçoit instruction d'en transmettre une copie à l'Hon. Sénateur Dandurand, qui est prié de vouloir bien l'appuyer de toute son influence.

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

SÉANCE DU CONSEIL, MERCREDI 19 AVRIL, 1899.

Sous la présidence de l'Hon. Alphonse Desjardins, président.

Etaient présents :

MM. L. E. Geoffrion,	D. Masson,
H. Garand,	L. E. Morin, père,
J. Contant,	C. H. Catelli,
G. Boivin,	H. A. A. Brault,
L. J. A. Surveyer,	L. J. Tarte,
Jos. Fortier,	Jos. Paquette,
L. A. Dufresne,	et le Secrétaire.

Le procès-verbal de la dernière séance du conseil est lu et adopté.

On procède au dépouillement du courrier de la semaine.

Lecture est donnée d'une communication de la Halle aux Blés, invitant la Chambre à faire partie d'une délégation qui doit se rendre à Ottawa, le 19, pour prier le gouvernement de vouloir bien améliorer le service des phares, bouées, etc., du bas St-Laurent, depuis Montréal jusqu'au golfe ; démarche qui est motivée par un accroissement notable du taux des primes des assurances maritimes, pour les risques qu'elles prennent sur les expéditions faites des ports canadiens, et notamment ceux du St-Laurent.

M. J. X. Perrault, sur l'invitation du président, consent à représenter la Chambre à Ottawa.

L'Hon. Sénateur L. J. Forget sera invité par lettre à vouloir bien se joindre à M. J. X. Perrault.

Le secrétaire donne lecture d'une lettre de la Britannia Co. qui prie la Chambre de vouloir bien lui fournir une liste des fabricants de machines, etc., du pays. Le conseil ne prend aucune action sur cette lettre.

Le Consulat Général de France transmet à la Chambre une circulaire au sujet d'une loi qui vient d'être adoptée en France, en vue de l'exposition universelle de 1900, et qui a pour but de soustraire à la contre-façon, la propriété industrielle des inventeurs qui ont l'intention de devenir exposants.

La Société des Arts du Canada transmet à la Chambre une invitation d'assister le 28, à une distribution de récompenses aux élèves qui fréquentent les cours gratuits de dessin et de peinture que cette institution donne depuis six ans à la jeunesse de Montréal. Le directeur de cette association espère que le Président de la Chambre voudra bien présider cette cérémonie.

M. H. A. A. Brault soulève la question de la vacance au secrétariat de la Chambre, et le secrétaire par intérim, est invité à donner lecture des lettres de demandes des candidats à cette position. Après cette lecture qui avait déjà été faite une première fois à une séance antérieure, il est proposé que la résignation du secrétaire démissionnaire soit acceptée; cette proposition n'ayant rencontré aucune opposition, est de fait adoptée.

M. Brault, toujours en s'appuyant sur les règlements déclare que le secrétaire ne peut être choisi que parmi les membres du Conseil; il propose alors, appuyé par M. L. E. Morin, père, que M. Jos Haynes, membre du conseil, soit nommé à la charge de secrétaire, proposition qui est adoptée à l'unanimité.

Le comité du BULLETIN MENSUEL ayant suggéré dans un rapport antérieur qu'à l'avenir le salaire du secrétaire soit fixé à 200 dollars par an, M. L. E. Geoffrion suggère que cette somme soit considérée comme une gratification et non comme un salaire; suggestion qui est adoptée.

On procède ensuite à la lecture des rapports de comités. Le premier rapport considéré est celui de "l'Industrie manufacturière."

Ce comité déclare, par son président, qu'il a eu deux réunions au cours desquelles il a étudié la question de la "culture du lin" dans la Province de Québec. On sait que cette question a été mise à l'étude à la demande de la Dominion Oil Cloth Co., de Montréal qui est en train d'établir dans le voisinage de son usine à pré-larts, une immense huilerie qui lui permettra de fabriquer sur place l'huile de lin dont elle a besoin pour son industrie, au lieu de l'acheter sur le marché comme elle fait maintenant. Mais pour arriver à ce résultat, il lui faut la matière première, c'est-à-dire la graine de lin, or, cette com-

pagnie aura besoin, dès l'automne prochain, de 500,000 minots de graines de lin; elle est convaincue que cette graine peut être cultivée avantageusement dans la Province de Québec.

Si l'on en croit les statistiques, il serait importé annuellement en Canada, tant sous forme d'huile que sous forme de tourteaux (Oil Cake) pour une somme de 2,000,000 de dollars de produit de cette graine.

Or, la Dominion Oil Cloth Co., consommera en octobre prochain 500,000 minots additionnels rien que pour alimenter son "huilerie," soit pour une somme de \$500,000, en comptant le minot à \$1.00, prix minimum.

A moins que les agriculteurs de la province de Québec, qui sont dans d'excellentes conditions pour faire cette culture qui leur est, pour la plupart, familière, ne se mettent sérieusement à la culture de cette plante en vue de la récolte de la graine, la Compagnie devra porter dès la première année \$500,000 à l'étranger.

Cet estimé est basé sur un prix minimum de \$1.00 par (bushel) minot. Or les statistiques nous apprennent que les prix oscillent plutôt entre \$1.10 et \$1.25 et même davantage.

Ajoutons les 500,000 dollars, prix d'achat de la matière première d'un seul consommateur, aux 2,000,000 dollars dont nous avons parlé plus haut, nous constatons qu'il s'agit en fin de compte d'une somme assez ronde de 2,500,000 dollars que le Canada portera l'an prochain à l'étranger, alors que nous pourrions très bien distribuer cette somme aux agriculteurs de la province de Québec.

Tel est l'énoncé du problème à résoudre. Il s'agit maintenant pour les agriculteurs, d'établir s'il y a avantage pour eux à faire l'essai de cette culture.

Nous attirons l'attention des membres de la Chambre sur une série d'articles intitulée: "Culture du lin pour la graine," commencée dans le No 20 du 22 avril 1899 du *Journal d'Agriculture et d'Horticulture*.

Mentionnons, pour mémoire, que le Canada importe d'Angleterre, annuellement, 540,000 gallons d'huile de lin. Cette huile est grevée d'un impôt *ad valorem* de 18 p. c. On voit par là l'importance que présenterait cette culture au seul point de vue de la "fabrication de l'huile." L'huile de lin a une valeur moyenne, prix du gros, bien entendu, de 45c par gallon.

Les statistiques de la "Ferme expérimentale" d'Ottawa, établissent que l'époque la plus avantageuse, pour faire les semences, est comprise entre le milieu de mai et le milieu de juin, il y a donc urgence pour les cultivateurs qui veulent tenter cette culture: il faut s'y mettre dès maintenant.

Le Comité est d'opinion que le cultivateur peut compter sur un prix de vente minimum de un dollar par minot (bushel) de 56 lbs, et sur un rendement minimum de 15 bushels par acre carré. Quant à la

dépense en graines de semences, elle sera, au prix actuel, de \$1.50 par bushel, soit \$1.25 par acre ; reste à ajouter à ces frais les dépenses de culture, battage, transport, etc. Du reste, le comité est d'avis que la culture de cette graine ne diffère pas sensiblement de celle des céréales.

A une demande qui a été faite à la compagnie (D. O. C. Co.) de fixer un prix d'achat minimum, cette dernière se déclare dans l'impossibilité de le faire, ce qui, du reste, semble assez logique.

Tel est en substance, le rapport présenté par le comité de l'Industrie manufacturière, lequel rapport, sur proposition de M. H. A. A. Brault, appuyé par M. C. H. Catelli, est adopté.

Le secrétaire reçoit instructions d'en préparer des copies pour les ministres d'agriculture, tant du Dominion que de la Province, ainsi que pour le "Journal d'Agriculture et d'Horticulture."

Le comité des Finances présente également son rapport sur le projet d'un nouveau mode d'emprunts municipaux préconisé par M. Guillaume Boivin. Dans ce rapport, le comité suggère l'émission par la municipalité de bons au porteur, de petite dénomination : 20 dollars, 50 dollars, 100 dollars et au-delà ; portant intérêt au taux uniforme de 4 p. c. Il recommande également que le remboursement de ces bons se fasse en totalité et sans amortissement ; que les intérêts soient servis en une seule fois annuellement, et enfin que la durée de l'emprunt soit de vingt ans au maximum.

Le comité est d'opinion qu'un avis préalable de 3 et même de 6 mois devrait être donné au public afin de lui permettre de réaliser ses capitaux, et de se familiariser avec ce genre de placement.

Comme dernière suggestion, le comité croit qu'il serait désirable, et cela pour favoriser la petite épargne, de fixer le maximum des emprunts individuels à 500 dollars.

Ce rapport est adopté à l'unanimité, et le comité est continué dans ses fonctions afin de lui permettre de préparer une rédaction définitive de son rapport.

M. Contant, représentant de la Chambre à la Commission du Havre, résume en peu de mots les travaux que la Commission du Havre se propose d'exécuter dans le cours de la saison prochaine. Il demande à la Chambre de vouloir bien lui dieter la ligne de conduite qu'il doit suivre au sujet des entrepôts à grains (Elevators) qu'un syndicat de capitalistes américains offre de construire dans le port. Il explique en détail le fonctionnement de cette entreprise : il parle de la contenance de ces magasins ou entrepôts ; il parle également de l'économie considérable que les lignes transatlantiques pourront réaliser en adoptant ce nouveau système de préférence à celui qui est ac-

tuellement en vigueur ; il entre dans quelques détails sur la question du transbordement ; ainsi, il évalue pour un vaisseau de tonnage moyen une économie de 24 heures de séjour dans le port, à 500 dollars. Ces nouveaux magasins permettront aux vaisseaux de réaliser une économie de temps considérable, grâce à leur installation perfectionnée. M. Contant prévient la Chambre qu'il a été désigné pour faire partie d'une délégation de la Commission du Havre, qui doit se rendre à Ottawa pour rencontrer le Ministre des Travaux Publics afin d'arrêter définitivement certaines améliorations projetées.

Répondant à la demande de M. Contant, M. le Président dit qu'il croit se rappeler qu'à une séance antérieure, le représentant de la Chambre à la Commission du Havre, avait été autorisé à agir en conformité des traditions de la Chambre et dans l'intérêt de la ville en général. Vérification faite, on trouve qu'à la date du 24 mars, il a été décidé à l'unanimité du Conseil, "de laisser au représentant de la Chambre à la Commission du Havre toute la latitude nécessaire."

Avant de prendre congé, M. Contant attire l'attention de la Chambre sur l'imbroglio causé par la charge de "Port Warden" du port de Montréal. Il semblerait que la désignation du titulaire à cette charge est une attribution du "Board of Trade," et serait faite surtout dans l'intérêt des assurances maritimes. En résumé, la question est enveloppée dans un brouillard que le représentant de la Chambre se déclare incapable pour le moment de percer.

Lecture est ensuite faite, en conformité des exigences des règlements, de deux avis de motion présentés à la Chambre en assemblée générale, et ayant trait à l'amendement des articles 42 et 56 des règlements.

Et l'ordre du jour étant épuisé, la séance, sur proposition de M. H. A. A. Brault est ajournée à mercredi, le 26 courant.

SÉANCE DU CONSEIL DU 26 AVRIL 1899.

Sous la présidence de l'Hon. Alphonse Desjardins, président, à laquelle assistaient :

MM. L. E. Geoffrion, V.-P.	Damase Masson, V.-P.
L. E. Morin, père,	G. Boivin,
J. X. Perrault,	C. H. Catelli,
L. J. A. Surveyer,	Jos. Fortier,
D. C. Brosseau,	C. P. Chagnon,
Jos. Lambert, fils,	L. A. Dufresne,
L. J. Tarte,	et le Secrétaire.

Le procès-verbal de la séance précédente est lu et adopté.

On procède ensuite au dépouillement du courrier de la semaine.

Lecture est donnée de plusieurs lettres, étant autant d'accusés de réception de différentes chambres de commerce, d'une résolution du comité de législation au sujet d'une loi de faillite uniforme pour tout le pays.

Une lettre du directeur du Musée Commercial et industriel de Philadelphie qui prie la Chambre de vouloir bien lui désigner nommément deux délégués qui devront représenter la Chambre au Congrès de Philadelphie.

Une circulaire de la Scottish American Investment Co., de Seattle, qui est référée à la Mining Exchange de Montréal.

Une lettre du Ministre du Commerce accusant réception de la résolution du comité de Législation au sujet d'un projet de loi de faillite.

Une lettre de M. C. H. Catelli, membre du Conseil invitant le Conseil au nom de la Compagnie du chemin de fer de Ceinture à faire une promenade d'agrément jusqu'au Bout de l'Île et visiter en passant l'usine de la force, à la Pointe aux Trembles. Le Conseil accepte cette invitation, sans toutefois en fixer la date d'une manière définitive.

Le Secrétaire reçoit instruction d'en prévenir la Compagnie et de lui transmettre les remerciements du Conseil.

Quelques lettres sont ensuite lues sur des questions d'ordre intérieur.

Le comité de l'Industrie manufacturière n'a pas eu de réunion au sujet de la "taxe du matériel, des machines et l'outillage des manufactures en général," le président, M. C. H. Catelli, ayant contremandé les instructions qu'il avait données au Secrétaire à ce sujet.

Le comité de Finances n'a pas eu de séance non plus.

Le comité de "l'Instruction technique" déclare que, quoique son comité n'ait pas eu de réunion, il est en mesure de dire qu'un rapport est, en ce moment, à l'étude.

Le comité du BULLETIN MENSUEL rapporte progrès : la matière pour le premier numéro est à peu près au complet. Ce comité aura une réunion à courte échéance.

Lecture est ensuite donnée des avis de motion au sujet des amendements que la Chambre se propose de faire aux articles 42 et 56 des règlements.

Le Secrétaire est invité par le Conseil à transmettre à la Chambre de Commerce de St-Jérôme les félicitations de la Chambre, à l'occasion de sa fondation.

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

RAPPORT

Sur la visite des Commissaires du Havre de Montréal, aux Ports de Mer de l'Atlantique.

Le premier port que les Commissaires ont visité, est celui de

PORTLAND.

Il se fait, à Portland, un commerce maritime assez considérable, avec cette différence avec Montréal, qu'il n'y a pas, à vraiment parler, de camionnage, tout le fret étant transporté par la Cie du Grand Tronc.

Les quais, qui sont à niveau élevé, ont été construits par la Cie du Grand Tronc, qui est aussi propriétaire des hangars qui y sont érigés.

La construction des quais à niveau élevé, offre un avantage immense dans le transbordement du fret. La marchandise est déchargée des chars, transportée de l'autre côté du hangar, et de là, glissée, pour ainsi dire, sur les navires et descendue dans la cale, au moyen d'une grue. Le travail se fait très rapidement et entraîne en co. séquence très peu de frais.

Le Grand Tronc a aussi construit, à ses frais, deux élévateurs à grain. L'un a une capacité de 250,000 minots et l'autre en a une de 850,000 minots.

Les élévateurs sont bâtis sur la terre ferme, et le grain est transporté, soit d'un élévateur à l'autre, soit aux navires, au moyen de courroies mues par la vapeur.

Ces élévateurs sont bien employés, et on nous a affirmé qu'ils avaient reçu jusqu'à un million de minots de grain dans une seule semaine.

On travaille constamment au creusage du chenal, et l'intention est de lui donner une profondeur minimum de 31 pieds.

Portland avait aussi une cale-sèche en bois, mais elle est complètement détériorée et a été abandonnée.

De là, nous nous rendons à

BOSTON.

La ville de Boston a actuellement un port magnifique, et quand les travaux en voie de construction seront terminés, elle pourra se vanter d'avoir le plus beau port de l'Amérique. Jusqu'en 1895, aucun corps public n'était chargé de s'occuper du port, et les quais qui existaient jusque là, avaient été construits par des particuliers, pour leur propre usage, et il était impossible de se procurer des renseignements sur le volume d'affaires qui s'y faisaient. C'est alors que fut nommée une commission chargée d'étudier les besoins nécessités par l'augmentation du trafic, avec instruction de visiter les différents ports de l'Amérique et de l'Europe, et de faire rapport à l'Etat.

Cette commission se mit à l'œuvre et fit un rapport

détaillé et complet des facilités offertes par les différents ports, avec les suggestions des travaux à faire dans celui de Boston, afin de lui permettre de faire aux autres une concurrence avantageuse. Le rapport fut adopté et les trois commissaires nommés en 1896 reçurent l'autorisation d'emprunter les fonds nécessaires, et de commencer le travail tout de suite.

Le chenal aura une largeur de 2,500 pieds et une profondeur de 38 pieds, offrant aux navires une approche sûre et facile, à toute heure et à tous les temps.

Afin de construire les quais d'une manière plus économique, tout en offrant la solidité désirable, on a adopté le système suivant : On enfonce d'abord des poteaux, on les coupe à niveau, puis on les couvre avec des madriers.

L'extrémité et les côtés sont finis en blocs de granit, afin de donner une solidité plus grande, et en avant de ce mur, on enfonce encore des pieux sur une largeur de 25 à 30 pieds.

L'idée de faire ce quai en avant de l'autre est très pratique : il permet le creusage des approches des quais, sans risque de voir la construction principale s'écrouler par la différence du niveau du lit du fleuve.

Le quai principal, qui couvre une superficie de 11 arpents, a coûté \$400,000.

Les hangars sont généralement spacieux et solidement construits. Un de ceux-ci a 650 pieds de long sur 150 pieds de large. On a ménagé, à l'intérieur, deux espaces très larges pour le passage des voitures qui transportent le fret local, qui, entre parenthèse, est très considérable. Comme les quais sont très élevés, l'entrée des voitures est facilitée par un ponton, assez long pour donner une pente très douce. Ces hangars et ces quais sont loués, pour 15 ans, soit aux Cies de chemin de fer, soit aux Cies de navigation, et le revenu est affecté au paiement de l'intérêt sur les débetures.

Boston possède aussi deux élévateurs à grain, dont l'un a une capacité de 600,000 minots et l'autre de 1,000,000 de minots. Ce dernier est muni de conducteurs qui peuvent fournir le grain à sept navires à la fois. Ces conducteurs sont placés au-dessus des hangars, et distribuent le grain aux navires placés de chaque côté des quais. Il y a aussi deux cales sèches, l'une en bois ayant une longueur de 550 pieds ; l'autre, en granit, construite par le gouvernement des Etats-Unis, en 1833, est longue de 750 pieds.

Je me permettrai, ici, de m'éloigner un peu du sujet, afin de vous parler d'une chose qu'il m'a fait grand plaisir à visiter : la Bibliothèque publique de Boston, un des plus beaux édifices de cette cité et qui fait, à juste titre, l'orgueil des Bostonnais.

Commencée en novembre 1888, elle fut ouverte au public en mars 1895.

Le coût, y compris les décorations intérieures, mais non le terrain, a été de \$2,368,000. L'édifice fut construit sous la surveillance de cinq commissaires ayant plein pouvoir, mais ne recevant aucune rémunération.

La bâtisse, qui a 225 pieds de long, 227 pieds de large et 70 pieds de haut, est en granit du Massachusetts. Le vestibule est en marbre rose de Knoxville et la salle d'entrée conduit à un escalier fait en marbre jaune de Sienna. Le corridor principal, divisé par des colonnes en granit d'Iowa, présente un aspect imposant.

Les murs sont décorés de peintures dues au pinceau de Puvis de Chavannes, un des plus illustres peintres de France, et ont coûté 250,000 francs. Ces peintures représentent : L'Astronomie, la Philosophie, l'Histoire, la Chimie, la Physique, la Poésie pastorale, la Poésie dramatique et la Poésie épique.

Il y a aussi des peintures par Sargent et par Smith, qui toutes, ont une grande valeur artistique.

Outre la Bibliothèque principale, on a établi, dans les différents quartiers de la ville, 27 branches ou dépôts, d'où les livres sont distribués par l'entremise du bureau central.

La Bibliothèque contenait, au 1er février 1898, tant au bureau-chef qu'aux différentes branches, 699,000 volumes, et ce chiffre s'augmente constamment.

La Bibliothèque donne de l'ouvrage à 269 employés, et ses dépenses ont été en 1897 de \$259,096.00 et ses revenus de \$262,000.00. La ville elle-même accorde une subvention annuelle de \$250,000. (Quand Montréal pourra-t-elle en faire autant ?)

Je ne vous dirai rien du tramway souterrain, qui fonctionne à merveille, ni de la nouvelle gare "Union Depot" où se trouvent 28 voies, permettant l'arrivée ou le départ de 710 trains par jour. Je me suis déjà trop éloigné de la question du port.

NEW-YORK.

A New-York, les quais sont tous construits sur des pieux enfoncés à diverses profondeurs et recouverts de deux épaisseurs de madriers. L'espace entre les quais n'est que de 250 pieds, mais, à certains endroits, cet espace est trop restreint et le trafic est entravé. La construction de ces quais a coûté des sommes considérables ; comme la commission ne possédait aucun terrain assez profond, elle a dû exproprier pour 15 millions de dollars de propriétés et faire le dragage sur une distance de 500 pieds.

A cause de ces fortes dépenses, la Commission doit prélever des revenus très élevés, afin de pouvoir payer l'intérêt sur les débetures.

Cinq de ces quais, ayant une largeur de 125 pieds et

une longueur de 7 à 800, rapportent un revenu annuel de \$400,000. Les compagnies de navigation obtiennent un bail de trente ans, et après ce temps, les hangars qui ont été érigés à leurs frais deviennent la propriété de la Commission. Comme la construction de ces hangars coûte en moyenne \$250,000, le loyer que ces compagnies ont à payer est très élevé. Mais ces charges excessives ont pour effet d'éloigner le commerce maritime du port de New-York, à tel point que les autorités viennent de nommer une commission pour étudier les moyens à prendre afin de conserver les affaires qui s'y font et les augmenter, si cela est possible.

Il n'y a qu'un seul élévateur à grain à New-York : il a une capacité de 1½ million, et est construit en brique, en acier et en terra-cotta.

Lorsque la compagnie a construit cet élévateur, elle avait l'espoir que les navires viendraient là pour y charger le grain : mais ces derniers ne veulent pas y venir, et la compagnie est obligée de décharger le grain dans des barges, le transporter aux navires et le recharger avec des élévateurs flottants. Malgré cet inconvénient, la compagnie fait beaucoup d'affaires et réalise de beaux bénéfices.

Brooklyn a deux cales sèches en bois. L'une construite en 1890 par Simpson, au prix de 600,000 dollars, et l'autre, d'une longueur de 670 pieds, construite d'après les plans fournis par le gouvernement des Etats-Unis.

Il y a aussi une cale sèche en granit longue de 400 pieds, qui est un modèle de construction, mais qui a coûté 2 millions de dollars.

Je regrette de n'avoir pu continuer le voyage avec les autres commissaires, afin de compléter mon rapport sur les accommodations fournies par les autres ports de l'Atlantique. Quoiqu'il en soit, j'en ai vu assez pour me convaincre que Montréal a l'espace voulu pour fournir toutes les facilités nécessaires au trafic maritime.

Lorsque les travaux du plan 12a seront complétés, lorsque des élévateurs auront été construits, soit par le gouvernement, soit par des compagnies privées, lorsqu'enfin le plan préparé par M. John Kennedy, ingénieur de la commission du Havre pour les travaux en bas du pied du courant aura été approuvé par les autorités fédérales et mis à exécution, Montréal offrira des avantages réels pour le transport du grain et des autres produits de l'ouest.

Je n'ai aucun doute que Montréal ne reçoive du Ministère à Ottawa l'aide nécessaire pour mener tous ces travaux à bonne fin et faire de notre port, le port national du Dominion.

JOS. CONTANT,

Représentant de la Chambre de Commerce
à la Commission du Havre.

LE CAOUTCHOUC (India-Rubber)

Les applications industrielles sans cesse croissantes du caoutchouc ont eu pour conséquences inévitables, une disette relative de cette matière, et, par suite une hausse dans les prix.

Cette hausse pour la période comprise entre 1878, (30 juin), et 1898, a été de 100 pour cent ; en effet :

Les prix de la "fine-Para," ont été :

	Liverpool.	New-York.
1878.....	1s 8d à 2s 1d	\$0.40 à \$0.52½
1898.....	3s 7½d à 4s 5d	\$0.82 à \$1.06

Ces prix sont pour la livre.

Les grands industriels qui utilisent cette gomme, comme matière première se sont naturellement inquiétés de s'assurer des sources certaines de provenance.

L'Afrique centrale, que des explorations récentes ont mise à l'ordre du jour, et qui réunit toutes les conditions de climat, etc., s'est présentée tout naturellement à l'attention des importateurs, courtiers, etc., en caoutchouc. Malheureusement l'Afrique n'est guère mieux située que le Brésil, au point de vue des voies artificielles de communication et de la population, et, en fin de compte, les facilités de transport sont toujours la mesure des chances de succès d'une industrie ou d'un commerce.

Quoi qu'il en soit, voici pour le moment un relevé du rendement, pour l'année finissant le 30 juin 1898, en caoutchouc de toutes provenances ; ce rendement total a été de 46,750 tonnes de 2,000 lbs. Le Brésil a contribué 24,750 tonnes, c'est-à-dire plus de la moitié de l'ensemble. L'Afrique a donné 19,800 tonnes, L'Amérique Centrale, la Bolivie et le Pérou, 1,705 tonnes. Les Indes Orientales 495 tonnes.

Les premières importations du Brésil ne remontent pas au-delà de cinquante ans, et la production de la première année n'a été que de 500 tonnes.

Les exportations de Para ou Belem, Brésil, ont été en

1878—de—	7,865 tonnes ; et en
1898—de—	21,890 " "

La production a donc triplé en 20 ans.

Les importations des Etats-Unis et du Canada réunies sont estimées pour 1898, à 18,610 tonnes un peu moins de la moitié de la production totale. Le Canada figure, à l'importation 1898 pour 1,224 tonnes valant \$1,584,940.00.

Les ressources en caoutchouc, du Brésil sont inépuisables.

On estime, qu'en outre du territoire actuellement en exploitation, il reste encore en disponibilité 916,000

milles carrés de forêts de " ficus ", soit le tiers de la surface des Etats-Unis, l'Alaska non compris. Malheureusement, cet immense territoire n'a que 140,000 habitants, et peu ou point de routes. On conçoit les difficultés présentées par une exploitation faite dans de telles conditions.

Et pourtant, il ne faut pas se le dissimuler, le défaut de système, le manque de surveillance sont cause, que les forêts brésiliennes actuellement en exploitation sont en train de s'épuiser ; le rendement des arbres diminue et, dans beaucoup de cas, a cessé complètement. Il est grand temps, que le gouvernement brésilien, fasse des lois réglementant l'exploitation de cette précieuse matière.

En Afrique, au contraire, où tout est à faire, espérons qu'on profitera de l'expérience acquise au Brésil et qu'on établira cette exploitation sur des bases rationnelles.

Jusqu'en ces dernières années, le caoutchouc de provenance africaine était tiré en presque totalité de la colonie portugaise d'Angola ; les exportations pour 1889 ayant été de 1,728 tonnes. L'appoint du reste de l'Afrique—Côte-d'Or et Lagos—n'ayant pas dépassé 900 tonnes.

Depuis 1889, la vallée du Congo a fourni un appoint considérable, —1,600 tonnes en 1897, et cela en dépit de difficultés presque insurmontables,—les transports se faisant entièrement par " porteurs."

On voit par cet exposé que l'Afrique est le pays de provenance, tout désigné, du caoutchouc pour l'avenir.

Le partage qui a été fait entre les puissances européennes de ce vaste continent, et la construction déjà très avancée des nombreuses lignes de chemins de fer projetées ; les nombreuses mines en exploitations, etc., ne peuvent manquer de faire de l'Afrique un concurrent très sérieux pour le Brésil, et pour l'Amérique du Sud en général. A moins que l'inauguration du canal de Panama, que l'on nous promet pour 1903 ou 1904, ne vienne faire diversion, en créant un courant nouveau pour le commerce qui utilise actuellement le canal de Suez.

J. H.

AVIS

MM. les membres—sont invités à se rendre, sous le plus court délai possible, aux ateliers photographiques de MM. Laprés & Lavergne, au No 360 rue St-Denis, pour s'y faire photographier. Le meilleur temps de la journée est compris entre 11 heures a.m. à 4 heures du soir.

On sait que ces photographies seront réunies de façon à former un groupe qui sera exposé à Paris en 1900. Ce travail étant fait gratuitement, il est à souhaiter que la lacune qui reste à combler,—cent (100) photographies seulement—le sera d'ici à six semaines au plus.—Jos. HAYNES, Secrétaire.

L'AIR LIQUIDE

Tous les gaz, quels qu'ils soient, sont susceptibles d'être liquéfiés et même solidifiés par la compression et le froid.

En 1877 Cailletet et Pictet ont liquéfié l'oxygène. L'hydrogène vient aussi d'être liquéfié.

Rien d'étonnant que l'air l'ait été, et le soit chaque jour.

Il faut pour liquéfier l'air, le comprimer suffisamment,—2,300 lbs par pouce carré, et en même temps, abaisser sa température au " point critique " —200° C. (au Pôle il ne fait que —50° C.) ; aussitôt que ce point critique est atteint, ce qu'on obtient facilement en utilisant la détente d'une partie de l'air comprimé laquelle détente est accompagnée d'une chute très sensible de température, la liquéfaction d'une partie—le 1/20 environ, de l'air comprimé commence, et se continue sans interruption.

La production d'air liquide, d'après MM. Tripler, Ewing et Linde, serait de 0.7 à 0.8 lbs par cheval-vapeur,—pour une machine de 50 chevaux, et par heure ; en outre, le coût de production, serait de 15c par gallon, intérêt, assurance et amortissement du matériel non compris.

L'air liquide, qui est bleuâtre comme l'oxygène qu'il contient, bout et se vaporise, à —191° C, glaçant tout autour de lui.

A la sortie de la machine, le liquide est un mélange d'oxygène et d'azote dans le rapport de 1 à 5. Comme la température d'ébullition de l'oxygène est légèrement plus élevée que celle de l'azote, ce dernier gaz s'évapore d'abord, et il reste après quelques heures, un liquide qui ne contient guère que de l'oxygène. (75 pour cent.)

Nous avons donc un liquide qui, quoique provenant d'un gaz comprimé à 800 atmosphères, c'est-à-dire à la pression de 12,000 lbs par pouce carré, a pu être transporté dans un bidon à lait à peine bouché et isolé contre l'influence de la chaleur atmosphérique par une simple gaine en feutre, depuis New-York jusqu'à Lynn, Mass., voyage qui a réclamé 9 heures pour son accomplissement, et, cependant, la déperdition par vaporisation du liquide n'a été que de 33 p. c. malgré le peu de soin apporté aux préparatifs de cette expérience. (Expériences de M. Tripler).

Il n'est pas nécessaire, comme on le voit, d'avoir à sa disposition pour emmagasiner ce fluide, des réservoirs spéciaux comme dans le cas de l'air comprimés, où la pression initiale a atteint quelquefois 2,500 lbs par pouce carré. (Hoadly-Knight, M. S. Ry., N.Y.). Ici la pression, tant que l'air est liquide, est nulle. Mais il

ne faudrait pas oublier qu'il suffira d'une élévation de température de 15° c pour produire l'ébullition de l'air avec tous les dangers qui en sont la conséquence, car l'industrie métallurgique n'est pas arrivée jusqu'à présent, à produire, couramment, des vases d'une solidité suffisante pour résister à des pressions de 12,000 lbs par pouce carré, les *canons* exceptés. On a, tout naturellement suggéré, dans le premier enthousiasme de la découverte, une foule d'applications de ce nouveau mode d'emmagasinage de la force, et les inventeurs s'en sont donné à cœur joie, mais, jusqu'à présent, il n'y a rien de bien arrêté sur les applications du fluide. Une de ses principales applications sera probablement comme réfrigérant. On a suggéré, entre autres usages de l'utiliser comme moteur au lieu de la vapeur d'eau. Mais un calcul très simple montre jusqu'à l'évidence, que cette application, à cause du prix élevé de revient par cheval vapeur, sera restreinte aux cas très peu nombreux où le coût de l'unité de travail est une considération négligeable.

En effet, M. H. Morton, P.L.L.D., président de la Stevens Institute of Technology, a démontré dans un très intéressant mémoire que, même en prenant les données de M. Tripler,—le vulgarisateur de l'emploi de l'air liquide aux Etats-Unis, on arrive au prix exorbitant de 26½c par cheval et par heure ; tandis que dans le cas de la vapeur le coût pour la même unité varie depuis 1c pour les grandes machines, jusqu'à 4c pour les petites.

Enfin on a suggéré d'appliquer l'air liquide à "l'aviation" ou machines volantes. En attendant, laissons les spécialistes faire leurs expériences et ne plaçons nos fonds qu'à bon escient. Telle est la conclusion pratique de ce résumé.

AVIS

La Rédaction attire l'attention de Messieurs les membres de la Chambre de Commerce sur le "Cours des valeurs" (Stocks) inscrites aux différentes Bourses de Montréal.

On trouvera donc, au siège de la Chambre, 83 rue Saint-Jacques, où ils sont à la disposition de Messieurs les membres, les Bulletins que les maisons : L. J. Forget & Cie, Bartlett, Frazier & Co et J. B. Picken & Co (courtiers en mines), ont l'amabilité de nous fournir.

LE PETROLE

L'emploi du pétrole, comme combustible, en lieu et place du charbon, n'est pas une chose nouvelle ; — les chemins de fer anglais, allemands, russes et américains, — côte du Pacifique, l'utilisent depuis longtemps ; on en fait aussi usage dans la marine. Aussi n'est-ce pas sur cela que nous voulons appeler l'attention ; mais bien sur l'extension des applications de ce combustible.

Une dépêche reçue tout dernièrement, nous apprend qu'on est en train d'installer, sur la route du Japon à Suez, des réservoirs (oil tanks) pour l'emmagasinage du pétrole (russe), à l'instar de ce qui a été fait pour les dépôts de charbon. Il est à noter que cette installation est déjà faite dans les ports d'escale des Indes anglaises.

La consommation du pétrole, déjà très importante, puisque la statistique russe pour 1898 déclare (7,000,000) sept millions de tonnes, va prendre dans un avenir très prochain des proportions qu'il est très difficile d'évaluer.

On sait que le pétrole russe, — qui a certains points de supériorité sur celui de provenance américaine, — est tiré de la Caucase (Russie d'Europe), dont les principales villes sont : Stavropol, Derbent, *Bakou*, *Tiflis*, *Batoum*, Erivan et Kars. La population de ce gouvernement est de 7,000,000 d'habitants.

Le chemin de fer Transcaucasien dont on a beaucoup parlé dans ces derniers temps, relie Batoum sur la mer noire à Bakou sur la mer Caspienne, en passant par Tiflis.

J. H.

L'homme qui sait tout

Je me trouvai l'autre jour dans une compagnie où je vis un homme bien content de lui. Dans un quart d'heure, il décida trois questions de morale, quatre problèmes historiques et cinq points de physique.

Je n'ai jamais vu un décisionnaire aussi universel ; son esprit ne fut jamais suspendu par le moindre doute.

On laissa les sciences ; on parla des nouvelles du temps : il décida sur les nouvelles du temps. Je voulus l'attraper, et je dis en moi-même : il faut que je me mette dans mon fort ; je vais me réfugier dans mon pays. Je lui parlai de la Perse ; mais à peine lui eus-je dit quatre mots qu'il me donna deux démentis, fondés sur l'autorité de MM. Tavernier et Chardin. Ah ! bon Dieu ! dis-je en moi-même, quel homme est-ce là ! Il connaîtra tout à l'heure les rues d'Ispahan mieux que moi ! Mon parti fut bientôt pris, je me tus, je le laissai parler et il décide encore.

MONTESQUIEU.—*Lettres Persanes* (1721).
Magistrat français, 1689-1755.

STATUTS FÉDÉRAUX.

ACTE CONCERNANT LA CONSTITUTION DES CHAMBRES DE COMMERCE (48 VICT., CHAP. 30, 1886).

1. Dans le présent acte, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente,

(a) L'expression "district" signifie toute cité, ville, village, comté ou district judiciaire dans les limites desquels et pour lesquels une Chambre de Commerce est établie en vertu du présent acte ;

(b) L'expression "Chambre de Commerce" comprend un Conseil de Commerce. — 39 Vict., ch. 34, art. 1, *partie*.

2. Un nombre quelconque de personnes, de pas moins de trente, composé de marchands, commerçants, courtiers, industriels, artisans, fabricants, gérants de banques ou agents de compagnies d'assurance, et domiciliées dans quelque district ayant une population d'au moins deux mille cinq cents âmes, pourront s'associer ensemble comme Chambre de Commerce, et nommer un secrétaire. — 39 Vict., ch. 34, art. 1, *partie*.

3. Les personnes qui s'associeront ainsi ensemble comme Chambre de Commerce feront une déclaration, sous leurs signatures et leurs sceaux, spécifiant le nom que prend l'association et sous lequel elle sera connue, le nom du district, ainsi que ci-dessus défini, où elle est établie et poursuit ses opérations, ainsi que le nom de la personne élue par elles comme secrétaire de cette Chambre de Commerce. — 39 Vict., ch. 34, art. 1, *partie*.

4. Cette déclaration sera attestée devant un notaire public, un commissaire chargé de recevoir les affidavits, ou un juge de paix, par le secrétaire de la Chambre de Commerce, et sera transmise au Secrétaire d'Etat qui la fera consigner dans un registre tenu à cet effet ; et une copie de cette déclaration, dûment certifiée par le Secrétaire d'Etat, fera foi de l'existence de cette Association. — 39 Vict., ch. 34, art. 1, *partie*.

5. Les personnes désignées dans cette déclaration comme organisateurs de la corporation, et toutes autres personnes qui se joindront à elles par la suite, sont par le présent autorisées à réaliser les objets en vue desquels l'Association aura été créée, et à exercer les pouvoirs et privilèges conférés par le présent acte ; et elles et leurs associés, successeurs et ayants cause, seront, sous les nom et raison mentionnés dans la déclaration, un corps politique et constitué, et auront pouvoir d'acheter, vendre ou transporter toutes propriétés foncières nécessaires aux objets de l'Association. — 37 Vict., ch. 51, art. 4, *partie*.

6. Le lieu ordinaire des assemblées de la corporation sera réputé son domicile légal, où pourra se faire la signification de tout avis ou pièce de procédure judiciaire. — 37 Vict., ch. 51, art. 4, *partie*.

7. Les officiers de chaque Chambre de Commerce seront un Président, un Vice-président et un Secrétaire, lesquels, avec au moins huit autres membres, formeront un conseil qui sera appelé "Le Conseil de la Chambre de Commerce de" (ajoutant le nom du district, tel que ci-dessus défini), qui sera revêtu des pouvoirs et remplira les devoirs ci-dessous mentionnés ; et lorsque les dispositions qui précèdent auront été suivies, une majorité des personnes nommées comme organisateurs de la corporation dans la déclaration pourront tenir une assemblée pour l'élection d'un Président, d'un Vice-Président et des membres du conseil, et pourront aussi, sans donner d'avis, faire et établir les statuts, règles et règlements ci-après mentionnés. — 37 Vict., ch. 51, art. 5 ; — Vict., ch. 34, art. 2.

8. Les membres de la corporation tiendront des assemblées générales trimestrielles chaque année, à quelque endroit dans son district dont un avis, qui en indiquera les temps et lieu, sera donné par le secrétaire du conseil alors en exercice au moins trois jours avant l'assemblée, par annonce dans un journal ou autrement, selon que le conseil jugera à propos ; et à la première assemblée trimestrielle qui aura lieu chaque année, les membres présents de la corporation, ou la majorité d'entre eux, éliront de la manière prescrite par les statuts de la corporation, et parmi ses membres, un Président, un Vice-président et un Secrétaire et au moins huit autres membres du conseil, lesquels composeront, avec les Président, Vice-président et Secrétaire, le Conseil de la corporation, et resteront en charge jusqu'à ce que d'autres soient élus à leur place, à la première assemblée trimestrielle de l'année suivante, comme susdit, ou jusqu'à ce qu'ils soient démis de leur charge ou qu'ils la rendent vacante en vertu des dispositions des statuts de la corporation.

2. Si l'élection n'a pas lieu à cette première assemblée trimestrielle, comme susdit, la corporation ne sera pas pour cela dissoute, mais cette élection pourra se faire à toute assemblée générale de la corporation convoquée de la manière ci-dessous prescrite, et les membres du Conseil alors en charge y resteront jusqu'à ce que l'élection soit faite. — 37 Vict., ch. 51, art. 6.

9. Avant d'entrer en fonctions, les Président et Vice-président prêteront et souscriront, devant le Maire de la cité ou ville constituant le district, ou devant un juge de paix, un serment dans les termes suivants, savoir :

"Je jure de remplir fidèlement mes devoirs comme
"..... de la Chambre de..... et, dans