

BULLETIN MENSUEL

— PUBLIÉ PAR LA —

Chambre de Commerce Française

DE MONTRÉAL

SOMMAIRE :

Séances des 8 et 22 mars. — Revue Commerciale. — Echanges franco-canadiens. — Chronique financière. — Cours des valeurs. — Transports et Navigation. — Courrier d'Ottawa. — Les produits alimentaires canadiens et les consommateurs français. — Richesses canadiennes à protéger. — Charbonnages canadiens. — Dîner-Causerie. — Chambres de Commerce Canadiennes. — Nouvelles et informations. — La Route du Saint-Laurent.

Séance du 8 Avril 1909

La séance est ouverte à quatre heures, sous la présidence de M. Chevalier, président.

Sont présents :

MM. J. de Loynes, consul général de France ; R. des Isles, membre d'honneur ; J. R. Genin, A. F. Revol, C. A. Chouillou, H. Jonas, C. Galibert, A. Goblet, R. Robin, L. Fréchon, E. Dulieux, P. Brisset des Nos, E. Rampon.

M. Robiquet, vice-consul, se fait excuser de ne pouvoir assister à la séance.

ORDRE DU JOUR : —

Lecture du procès-verbal ;

Lecture de la correspondance ;

Election de membres adhérents ;

Rapport du Trésorier pour le 1er trimestre de 1909.

PROCÈS-VERBAL : —

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

CORRESPONDANCE : —

Durant la quinzaine écoulée, la Chambre a reçu 35 lettres et en a expédié 41.

Cette correspondance comprenait notamment :

Cinq demandes d'adhésion.

Sept lettres au sujet du Tarif Postal entre la France et le Canada.

Trois lettres relatives au Bulletin.

Deux ayant trait à la comptabilité.

Quatre renseignements de notoriété.

Huit accusés de réception et lettres diverses.

Renseignements commerciaux, Débouchés : Pétrins Mécaniques, Caoutchouc.

ELECTION DE MEMBRES ADHERENTS : —

Depuis la dernière séance, la Chambre a reçu les demandes d'adhésion suivantes :

Usines des Produits Pharmaceutiques Thévenot, à Dijon (Côte d'Or).

Aubert-Grenier et Cie, Cossonay-Gare (Suisse).

Castaings & Cornut, Prunes d'ente, Bordeaux (France).

Etablts. Rey Cousins, chapeaux de paille, Caussade (Tarn et Garonne).

J.-B. Gagneux, comptable, 897 St-Urbain, Montréal.

Ces cinq nouveaux membres sont élus à l'unanimité.

RAPPORT DU TRESORIER : —

Le Trésorier communique au Conseil le rapport financier du premier trimestre de l'année courante, ainsi que les prévisions pour les trois trimestres à courir. Il résulte de ces prévisions que la situation est satisfaisante. Néanmoins, il y a lieu de continuer à augmenter les ressources, étant donné l'importance de plus en plus grande des travaux exécutés et l'augmentation de la correspondance et du nombre de renseignements fournis.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 5 heures.

Séance du 22 Avril 1909

La séance est ouverte à quatre heures 10, par M. A. F. Revol, secrétaire.

Sont présents :

MM. J. de Loynes, consul général de France ; G. Balcer, membre d'honneur ; C. A. Chouillou, C. Galibert, L. Fréchon, A. Goblet.

MM. E. Laborde, de la maison Min. Marceau, de Bordeaux, et Maurice Tremblay de Montréal, invités, assistent à la séance.

M. Revol communique à la Chambre une lettre du vice-président, s'excusant de ne pouvoir venir à la séance, en raison d'une réunion importante, à laquelle il doit assister.

En l'absence du président et du vice-président, le secrétaire demande alors aux membres présents de bien vouloir choisir parmi eux un président pour la séance.

M. C. A. Chouillou est choisi comme président à l'unanimité.

ORDRE DU JOUR : —

Lecture du procès-verbal.

Lecture de la correspondance.

Election de membres adhérents.

Questions diverses.

PROCÈS-VERBAL : —

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

CORRESPONDANCE : —

Durant la quinzaine écoulée, la Chambre a reçu 79 lettres et en a expédié 62.

Cette correspondance comprenait notamment : Renseignements - Débouchés : — Procédé à gaz, — Billards français, — Automobiles, — Fourrures brutes, — Confiserie, — Peignes pour Dames, — Brosseuse électrique, — Crayons, — Coutellerie, — Pois, — Tissus pour robes, — Matériel électrique, — Tubes isolateurs, — Bétail vivant (exportation), — Soie artificielle, — Fruits confits, — Vins et Cognacs.

Tarif postal sur Catalogues et Imprimés.

12 lettres relatives au Tarif Postal entre la France et le Canada.

14 ayant trait au Bulletin.

9 renseignements de notoriété.

4 litiges.

18 accusés de réception et lettres diverses.

ELECTION DE MEMBRES ADHERENTS : —

Depuis la dernière séance la Chambre a reçu les demandes d'adhésion suivantes : —

E. Bélanger, ingénieur civil, 504 New-York Bldg, Montréal.

M. Chassagne, voyageur de commerce, 244 Sherbrooke Est, Montréal.

J. T. Armand, courtier en mines, 8 Notre-Dame Est, Montréal.

F. Roche, dentelles, 60 rue Montbernard, Lyon.

Ces quatre nouveaux membres sont admis à l'unanimité.

QUESTIONS DIVERSES : —

M. Chouillou fait part à la Chambre d'un article paru dans le Bulletin Mensuel de la Société de Géographie Commerciale.

Cet article est un tissu d'erreurs et d'inexactitudes, susceptible de porter un préjudice considérable aux commerçants français établis au Canada, et M. Chouillou demande à la Chambre si elle ne serait pas d'avis d'envoyer une protestation à la Société de Géographie Commerciale au sujet de cet article.

La motion suivante, proposée par M. Chouillon et secondée par M. Revol, est alors adoptée.

“La Chambre de Commerce Française a lu avec beau coup de surprise un article intitulé “Lettre du Canada”, qui a paru dans le Bulletin de la Société de Géographie Commerciale. Elle déclare qu'il est regrettable qu'un article semblable, pêchant, tant par le fond que par la forme, soit publié dans une revue de cette importance.

“ Au moment où l'on travaille à développer les relations commerciales entre la France et le Canada, de pareilles appréciations sur ce pays sont absolument déplorables, surtout lorsqu'elles paraissent dans une revue aussi autorisée ”.

Il est décidé que copie de cette motion sera adressée à la Société de Géographie Commerciale.

Monsieur le Consul Général communique à la Chambre une lettre qu'il a reçue de M. d'Estimauville-Clément, demandant une subvention du gouvernement français, pour la publication d'un guide commercial franco-canadien. M. le Consul Général estime que cette demande, intéressant particulièrement le commerce des deux pays, est du ressort de la Chambre de Commerce.

Cette question est mise à l'étude, et il est décidé d'écrire à M. d'Estimauville-Clément à ce sujet.

Avant de clore la séance, M. Chouillou souhaite la bienvenue à MM. Laborde et Maurice Tremblay, invités à la réunion, en rappelant que M. Laborde a été un des organisateurs du Congrès des Chambres de Commerce Françaises à l'étranger, aux colonies et pays de protectorat, tenu à Bordeaux en 1907.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 5 heures ¼.

REVUE COMMERCIALE

Sans se montrer optimiste, on peut dire que les conditions commerciales semblent meilleures. Les affaires sont modérées, avec tendance à l'amélioration.

Dans diverses branches de commerce, Nouveautés, Chapeaux, l'époque des fêtes et des réunions sportives apporte un regain d'activité. — La navigation est ouverte, et c'est une des grandes sources de la reprise des affaires à Montréal.

Dans l'alimentation, en dehors de la hausse des farines dont nous parlons dans notre chronique financière, on signale une vente suivie dans le détail, et un marché actif dans le gros.

Les marchands de vins et spiritueux d'importation trouvent que les affaires sont calmes, et plusieurs se plaignent des falsifications et des contrefaçons locales que l'on offre au public comme des produits français, alors que ces préparations discréditent les bonnes marques ou certainement en diminuent la vente.

Les inspecteurs sanitaires viennent de saisir, à Montréal, des milliers de boîtes de conserves venant de Chicago via Toronto, comme dangereuses pour la consommation.

Nous attirons aussi l'attention des fabricants de fromages français sur des Camembert et des Brie d'origine américaine, qui ont droit de cité sur le marché local.

Les rentrées de fonds ont été lentes durant le mois, et on rapporte un grand nombre de faillites.

Nous devons signaler l'activité toute spéciale des affaires dans la Colombie Anglaise, les commerçants espèrent tirer grand profit du trafic de visiteurs que va créer l'Exposition de Seattle, car nombre de ces touristes visitent aussi la Colombie Anglaise.

On s'attend cette année à une forte saison de pêche au saumon au détroit de Paget.

Des préparatifs se font actuellement pour emballer de 800,000 à 1,000,000 de caisses de ce poisson.

La montée du saumon, dans cette région, a lieu en abondance, tous les quatre ans. En 1901 et 1905 l'emballage a dépassé le million de plusieurs milliers de boîtes, et tout permet de croire que l'on pourra faire une excellente pêche cette année.

* * *

De 1870 à 1907 les pêcheries du Canada ont rapporté les sommes suivantes :

Nouvelle-Ecosse, \$262,576,078.

Nouveau-Brunswick, \$129,629,988.

Ile du Prince-Edouard, \$36,845,339.

Québec, \$74,619,129.

Ontario, \$45,015,003.

Colombie Britannique, à partir de 1876, la somme de \$111,575,319.

Manitoba, Saskatchewan et Alberta, à partir de 1886, la somme de \$17,862,181.

Durant ces trente-sept ans, les pêcheries ont rapporté \$677,224,058.

Canada-Allemagne

Plusieurs journaux canadiens ont publié des dépêches et des articles tendancieux au sujet d'un traité commercial Canado-Allemand.

Une revue commerciale de la province de Québec a aussi publié dans le mois d'avril l'entrefilet suivant :

"Le Canada et l'Allemagne sont en pourparlers d'affaires sur le ton d'une entente non seulement sympathique, mais même cordiale. Les pourparlers vont tout probablement aboutir à un traité de commerce.

"Le Canada se déclare disposé à réduire notablement les impôts douaniers sur les produits textiles de haute qualité, les produits de pharmacie, les livres, les savons, les fleurs artificielles, les plumes, les vins, les spiritueux, les confections, les porcelaines ; de son côté, l'Allemagne est prête à réduire ses droits sur les instruments aratoires, les machines à écrire, le bétail et les produits agricoles et horticoles.

"Nous applaudissons à ce rapprochement entre les deux pays".

Voilà la déclaration officielle faite au sujet de ces rumeurs par l'hon. M. Fielding à la Chambre des Communes du Canada, le 13 avril dernier.

"NÉGOCIATIONS COMMERCIALES AVEC L'ALLEMAGNE"

M. MONK: J'attire l'attention du gouvernement sur un télégramme publié dans les journaux du matin relativement à un article du "Standard" de Londres qui déclare que des négociations sont ouvertes entre le gouvernement canadien et l'Allemagne en vue d'un traité de commerce. Je demande au premier ministre si on a entrepris des né-

gociations dans ce but et si on les poursuit actuellement.

L'hon. M. FIELDING: Il n'y a pas et il n'y a pas eu de négociations du genre de celles dont on parle. Nous avons eu en diverses occasions des entrevues avec des personnes intéressées dans le commerce avec l'Allemagne qui ont discuté avec nous de l'opportunité de certaines modifications, mais il n'y a pas eu ouverture de négociations ou rien qui réponde aux informations publiées dans les journaux".

Echanges Franco-Canadiens

Au cours du mois de janvier 1909, les importations d'articles français au Canada ont atteint une valeur totale de \$725,865 (chiffre extrait des Monthly Reports of the Department of Trade and Commerce of Canada).

L'exportation vers la France des produits canadiens représente pendant la même période, une valeur de \$82,324.

Les principaux articles sur lesquels ont porté ces échanges sont les suivants :

	D'origine française		De toute provenance	
	Janv. 1908	Janv. 1909	Janv. 1908	Janv. 1909
Automobiles	\$	\$	\$12,559	\$36,293
Peignes	1,001	1,629	12,867	10,258
Broderies de coton blanche ou crème.	6,720	3,415	192,253	124,407
Tissus de coton imprimés, teints ou colorés	3,857	1,550	663,264	561,715
Denelle de coton blanche ou crème.		14,369	177,723	107,440
Velours et peluche		500	23,178	18,110
Rideaux	3,997	1,372	108,056	48,069
Articles de fantaisie, tresses, bracelets, glands, cordes, etc	2,599	2,307	27,877	32,442
Dentelles de fantaisie, cols en dentelle, etc	31,808	30,535	80,994	71,457
Articles de fantaisie	30,477	17,380	99,862	102,963
Fruits secs et noix	30,013	24,989	156,289	141,974
Glaces non biseautées	205	4,557	10,493	31,077
Gants	26,927	10,448	103,616	68,255
Chapeaux bonnets et formes pour chapeaux	6,073	9,479	312,461	394,422
Peaux autres que des fourrures	27,504	42,727	355,884	671,622
Peaux de veaux, mouton, etc, tannées ou corroyées, cirées ou vernies.	3,384	803	16,385	33,072
Eaux minérales	1,624	1,425	2,874	2,178
Instruments d'optique, de précision de photographie	956	607	89,051	2,178
Parfumerie, pommade	2,464	4,421	89,051	31,322
Pierres précieuses et imitations	3,738	6,618	25,468	52,958
Rubans	53,229	35,115	115,209	112,968
Vêtements de soie	436	599	18,302	14,709
Soieries	72,970	99,837	204,154	238,314
Velours	2,617	2,106	12,045	8,649
Savons	4,244	5,023	34,709	39,283
Eaux-de-vie	44,061	43,313	1,558	376
Autres spiritueux	7,555	7,579	10,712	11,064
Vins non mousseux	8,789	6,664	22,145	25,201
Vins mousseux	20,962	27,217	718	6,690
Pipes	10,994	9,550	34,052	33,899
Montres	229	167	39,030	33,450
Meubles	35	1,461	42,163	43,453
Vêtements confectionnés en laine ou mélangés de laine	366	972	47,726	51,894
Manteaux pardessus, et tweeds	12,900	13,080	614,999	570,484
Tissus composés en tout ou en partie de laine	161,741	125,685	437,443	450,896
Effets et vêtements de dessous tricotés	1,436		29,558	22,166
Chaussettes et bas de laine, de poil, d'alpaca, etc	1,062		16,951	88,111
Laine brute	11,698	7,268	91,891	147,018
Laine filée		174	88,262	95,067
Laines et lainages autres, non dénommés	4,073	10,615	117,816	113,837

EXPORTATIONS CANADIENNES

	En France		En tous pays	
	Janv. 1908	Janv. 1909	Janv. 1908	Janv. 1909
Haricots	\$ 1,043	\$ 2,291	\$ 2,291	\$10,464
Conserves de Homards.....	8,458	2,780	34,625	46,674
Machines agricoles	6,646	40,584	350,752	286,548

Pour faire suite aux renseignements ci-dessus, nous donnons ci-après les chiffres comparés des importations et exportations entre le Canada et la France pour les dix mois finissant en janvier 1909, ainsi que ceux de la période correspondante pour 1908.

IMPORTATION D'ARTICLES FRANÇAIS AU CANADA

Dix mois finissant en janvier 1909..	\$2,876,337
“ “ “ “ “ 1908..	8,270,667

EXPORTATION EN FRANCE DE PRODUITS CANADIENS

Dix mois finissant en janvier 1909..	\$6,434,582
“ “ “ “ “ 1908..	1,587,477

Pendant le mois de février 1909 les importations canadiennes se sont élevées à \$ 11,004,733 et dans le mois de février 1909 à 21,188,668 soit une augmentation pour février de l'année courante..... 12,183,935

Dans les douze mois finissant en février 1909 les importations canadiennes ont été de \$294,312,662

Pour la période correspondante de 1907 elles ont été de 328,536,422 et pour celle de 1908 365,063,529

En février 1909 le Canada a exporté pour une valeur de \$ 14,900,159

En février 1908, ses exportations ont monté à 15,469,295

Pendant les douze mois finissant en février 1909 le chiffre des exportations canadiennes s'est élevé à 260,776,429

Pendant la période correspondante de 1907 le chiffre des exportations s'est élevé à 269,664,187 et dans la période correspondante de 1908..... 277,564,526

Les importations françaises, d'après ces chiffres, ont subi une baisse accentuée, tandis que le chiffre des exportations canadiennes va en progressant.

CHRONIQUE FINANCIÈRE

L'activité est de bon augure à la Bourse, depuis quelques jours. Les valeurs du Pacifique Canadien, des Iron, du Power, etc., montent d'une façon très sensible.

Le Power a partagé ces jours derniers les honneurs de la hausse avec l'Iron "preferred". Cette dernière valeur est très en demande, et l'on peut s'attendre à voir la hausse de l'Iron "common" s'accroître sensiblement, avant la fin de l'année.

* * *

Les recettes de la Compagnie M. S. R. indiquent une augmentation.

* * *

Le recettes brutes du C. P. R., pour la semaine du 7 au 14 avril, se chiffrent comme suit:

1909..	\$1,490,000
1908..	1,305,000

Augmentation \$ 185,000

* * *

Le rapport semi-annuel du G. T. R. donne £3,382,041 de recettes brutes, contre £3,763,246 pour la période correspondante de l'an dernier.

* * *

Les actionnaires du Steel toucheraient avant deux ans un fort dividende. Cette compagnie a des commandes suffisantes pour employer les ouvriers de toutes ses usines.

* * *

La production de l'amiante, l'une des plus grandes richesses minérales du Canada, va donner lieu à la formation d'un syndicat puissant qui contrôlerait 70 % de la production totale de l'amiante.

Voici les sociétés déjà très puissantes par elles-mêmes qui entreraient dans la combinaison: British Canadian Standard Asbestos Co., Dominion Asbestos Co., King Asbestos Co., Beaver Asbestos Co. Des arrangements ont été conclus avec des banques canadiennes et américaines, et une forte partie du capital est déjà souscrite. Ce capital sera de \$25,000,000.

* * *

Actuellement l'attention est surtout concentrée sur la question du blé, et les spéculations de J. A. Patten, de Chicago, ont leur forte répercussion sur le marché canadien.

A Winnipeg, tous les marchés de blé ont fléchi. Voici quelle était la cote le 19 avril:

	Ouv.	Ferme.
Mai..	124½	123⅞
Juillet..	125¼	124½

* * *

Les minoteries Ogilvie et Lake of the Woods (Lac des bois) ont haussé leurs prix. La raison invoquée pour cette hausse est la demande d'exportation extraordinaire venant d'Europe.

* * *

On vient de découvrir des puits de mercure à environ 100 milles de Prince-Albert, dans la Saskatchewan.

* * *

On évalue à trente millions de dollars la valeur des immeubles qui seront construits cette année dans les dix principales villes de l'Ouest Canadien.

Winnipeg comptera pour dix millions dans cet énorme budget.

Les autres villes qui développeront leur construction sont Régina, Brandon, Moose-Jaw, Calgary, Edmonton, Victoria et Vancouver.

Cours des principales valeurs Canadiennes

BANQUES	Cours	Dernier Dividende p. c.	Revenu au cours actuel
	Dol- lars		
Banque de Montréal.....	248	10	4.03
Canadian Bank of Commerce.....	175	8	4.57
Banque d'Hochelega.....	144	8	5.56
Banque des Marchands.....	163	8	4.94
Banque Nationale.....	120	7	5.83
CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS			
Canadian Pacific.....	176	7	3.98
Toronto Street.....	124	7	5.65
NAVIGATION			
Richelieu et Ontario Navigation Co.....	82	5	7.32
ELECTRICITE ET GAZ			
Bell Telephone.....	147	8	5.44
Montreal L. H. & Power.....	116	6	5.17
INDUSTRIE			
Dominion Coal Co.....	66	4	6.06
Dominion Coal, préf.....	111	7	6.31
Dominion Textile.....	64	5	7.81
Lake of Woods, ordinaires.....	105	6	
“ “ privilégié.....	120	7	5.83
Ogilvie Flour Mills.....	120	7	5.83
OBLIGATION			
Bell Telephone.....	107	5	4.90
Dominion Coal Co.....	66	4	6.06
Dominion Textile.....	64	5	7.81
Montreal Steel.....	105	7	6.67
Montreal Cotton.....	118	8	6.78
Montreal Street Railways.....	208	10	4.81
MINES			
	Valeur au pair	Offre	Demande
Nipissing.....	5.00	10.25	10.50
La Rose.....	5.00	7.00	
Crown reserve.....	1.00	2.83	2.85

Le rapport mensuel des banques du Canada accuse un actif de \$1,018,390,211, tandis que le passif s'élève à \$833,461,485. Parmi les items mentionnés dans ce rapport, on relève les suivants: Capital versé \$97,011,614; billets de banques en circulation, \$68,708,458; balance due par le gouvernement, \$4,942,160; dépôts payables sur demande, \$200,843,984; dépôts payables sur avis, \$445,626,884; prêts courants en Canada, \$520,109,936; à l'étranger, \$34,915,132; prêts sur demande en Canada, \$48,911,736; à l'étranger, \$117,850,605; billets de la Puissance en circulation, \$67,065,716; prêts aux directeurs, \$9,381,760, le plus grand montant de billets en circulation pendant le mois a été de \$70,831,560.

Avril 1909.

NOTE. — Nous rappelons aux lecteurs du Bulletin qui s'intéressent aux valeurs canadiennes que nous nous tenons à leur disposition pour tous les renseignements concernant la nature, les conditions du marché et les agents de change ou courtiers de la place.

TRANSPORTS ET NAVIGATION

LETTRE DE QUEBEC

QUÉBEC, le 19 avril 1909.

La longue théorie blanche des glaces flottantes, débris de la carapace dont l'hiver avait vêtu le Saint-Laurent, achève de défilier lentement, au cours de l'eau, devant le promontoire de Québec; la débâcle est terminée et le port s'éveille à la vie.

Déjà les navires du service fédéral chargent les grosses bouées volumineuses et ventruées, gigantesques toupies qui, sur les quais de l'agence de la Marine, attendent, éclatantes du vermillon protecteur, qu'on les aille immerger dans le fleuve; elles y jalonnent la route des transatlantiques.

Comme le Petit Poucet semait des cailloux pour retracer sa route, de même le gouvernement fédéral, chaque printemps nouveau, sème sur le Saint-Laurent 328 bouées, qui guideront, nuit et jour, les nombreux steamers océaniques,

Valeurs Canadiennes

LA SOCIÉTÉ D'ADMINISTRATION GÉNÉRALE,
35, rue St-Jacques, MONTREAL, Canada.

(Edifice du Crédit Foncier F-C)

*Achat d'Obligations Municipales. Actions et
Obligations de Compagnies Incorporées.*

*En outre des placements, la Société se charge de la
Garde de Titres et l'Encaissement de Coupons.*

et l'on peut aisément s'imaginer quelle tâche gigantesque s'impose aux navires du service maritime, à qui incombe le devoir de mettre en place, le plus rapidement possible, ces bornes flottantes de la route du Saint-Laurent, sur des centaines et des centaines de milles.

L'ouverture de la navigation devance, cette année, de près de quinze jours la date de l'ouverture de l'année dernière, et ce, malgré que l'hiver ait été plus rigoureux que celui de 1908. Quinze jours de gagnés pour l'ouverture de la navigation constituent un avantage sérieux pour tout le pays, aussi bien que pour Montréal et Québec.

Or, cet avantage nous le devons aux travaux du briseglace, le Montcalm, qui, depuis le mois de janvier, a travaillé à ouvrir le chenal en amont de Québec.

L'expérience de cette année semble concluante et devra encourager le gouvernement fédéral à poursuivre cette lutte de la science contre les obstacles que notre hiver met à la navigation de notre grand fleuve.

S'il est vrai que ce travail du "Montcalm" profite principalement au port de Montréal en faisant disparaître les obstacles qui, dans l'ordre naturel des choses, retardent l'ouverture de la navigation en amont de Québec, il n'en est pas moins vrai que le port de Québec en profite aussi, puisque le placement des bouées, nécessaires pour assurer la sécurité de la navigation en aval, ne peut se faire avant que la débâcle ait eu lieu, et que, conséquemment, l'ouverture de la navigation régulière se trouve également retardée pour Québec comme pour Montréal, tant que la débâcle d'amont n'a pas eu lieu.

Les deux ports ont donc un égal intérêt aux travaux du "Montcalm", et pour cette fois aucune rivalité ne les divise.

Il est incontestable que Québec est excusable d'entretenir à l'égard du port de Montréal des sentiments de jalousie.

Par la force des circonstances, et d'ailleurs, très légitimement, le port de Québec a vu son ancienne activité décroître, tandis que Montréal accaparait le gros du commerce maritime et océanique.

Mais le port de Québec qui est, incontestablement, le véritable port océanique sur le Saint-Laurent pour la navigation d'été, est à la veille de sortir de sa chrysalide et va subir des transformations qui, d'ici peu, le mettront à même de jouer le rôle pour lequel la nature l'avait destiné.

Quand on discute les problèmes du Canada, et qu'on en recherche la solution, il ne faut jamais perdre de vue un facteur constant et qui domine la question de notre développement national: nos besoins sont immenses et nos ressources forcément limitées.

Nous ne saurions prétendre réaliser à la fois tous les énormes travaux que réclament les nécessités du développement de notre immense territoire, et il nous faut bien aller d'abord au plus pressé, pourvoir aux besoins les plus urgents.

Le port de Québec, malgré ses incontestables avantages naturels, a souffert en ces vingt dernières années des conséquences inéluctables de cette impérieuse nécessité.

Montréal, dont l'avantage était d'être le port le plus avancé dans les terres, énorme avantage économique, s'est développé de façon prodigieuse, et tout naturellement le

gouvernement fédéral a centralisé ses ressources pour aider à ce développement. Des millions ont été consacrés à creuser pour porter à trente pieds de profondeur le chenal entre Québec et Montréal.

Ce n'était que justice, et le devoir patriotique du gouvernement était d'aider au développement du port de Montréal, lequel correspondait au besoin le plus pressé du moment.

Mais voici que de nouveaux facteurs entrent en jeu, qui vont bénéficier au port de Québec. L'augmentation constante du tonnage des navires transatlantiques d'une part, de l'autre, la nécessité de lutter de vitesse pour le transport des passagers créent de nouvelles conditions qui rendent impérieux au point de vue national le port de Québec, le mieux à même de donner satisfaction à ces besoins.

Un autre facteur très décisif aussi, c'est la construction du Transcontinental National, dont le débouché sur le Saint-Laurent sera à Québec, et qui viendra apporter à ce port ce qui lui avait le plus manqué jusqu'ici: du fret pour le chargement et un moyen d'évacuation rapide pour le fret d'importation.

De Winnipeg à Québec la distance par rails sera de 160 milles (245 kilomètres) plus courte par le Transcontinental que la distance actuelle entre Winnipeg et Montréal par le Pacifique Canadien.

Ajoutez à cela que, par la qualité même de sa construction, la capacité de traction sur le nouveau transcontinental aura forcément pour résultat de réduire le coût du fret.

Si on ajoute la distance par voie navigable entre Québec et Montréal, la nouvelle voie réalisera, au profit de Québec, une économie de plus de 300 milles.

C'est incontestablement une ère nouvelle, ère d'activité et de progrès qui s'ouvre pour Québec, et le gouvernement s'en est bien rendu compte, qui a mis à l'étude et réalisera prochainement tout un plan de développement du port de Québec.

H. d'HELLENCOURT.

* * *

D'après une déclaration de M. William Wainwright, vice-président du Grand-Tronc-Pacifique, la construction du chemin de fer transcontinental sera terminée en 1911.

La pose des rails est complétée entre Winnipeg et Battle River sur une distance de 675 milles. Le reste de la voie est nivelé presque jusqu'à Wolfe Creek, au pied des Montagnes Rocheuses. La ligne entre Winnipeg et Edmonton sera ouverte au trafic le mois de juin prochain. Sous peu les soumissions seront demandées pour la gare du Grand-Tronc Pacifique à Ottawa.

* * *

Le système de la Compagnie de chemin de fer Wisconsin-Central appartient maintenant au réseau du Pacifique Canadien.

* * *

Le C. P. R. a obtenu un droit de passage pour ses convois du terminus du Soo à Spokane jusqu'à Portland, Océan.

Le droit d'entrée à Portland établit une nouvelle ligne transcontinentale de Montréal à l'Océan Pacifique, sous le contrôle du C. P. R.

* * *

Une demande pour wagons et appareils de transport destinés au Canadian Northern Railway, va occuper toutes les fabriques au Canada. La valeur des commandes est de plus de \$2,000,000.

* * *

Le Pacifique Canadien vient de donner un contrat à une compagnie de Chicago pour la construction d'un élévateur à grain à Flat-Point, Victoria Harbor, baie Georgienne. La capacité de l'élévateur sera de 2,000,000 de minots, et le prix de cette entreprise sera de \$1,000,000, et prévoit la construction de quais, hangars et tous les appareils nécessaires à la manipulation de cette vaste quantité de grains.

L'ouvrage sera terminé dans un an.

Cette nouvelle entreprise assure l'établissement par le C. P. R. d'une ligne allant de leur élévateur par Orillia et Lindsay à Peterborough, qui se reliera avec la ligne, centrale de Montréal et Québec.

COURRIER D'OTTAWA

La résolution déposée par le gouvernement pour obtenir le pouvoir de passer un contrat moyennant subvention, avec une ligne de paquebots entreprenant un service entre le Canada et la France, résolution dont j'ai déjà parlé dans ma dernière lettre, est venue en discussion le 16 de ce mois.

L'honorable L. P. Brodeur, ministre de la marine, a exposé les conditions du contrat à intervenir. Ces conditions sont déjà connues, mais on peut les rappeler: minimum de 15 voyages aller et retour, \$13,333 par voyage aller et retour, minimum de 12 nœuds; ports d'attache, Québec et Montréal en été, Saint-Jean en hiver et Havre de l'autre côté; même tarif du Havre au Canada que du Havre à New-York.

Telles sont les grandes lignes du projet et, sauf les changements que je viens d'indiquer, les conditions du contrat, en général, et relativement au tonnage minimum des paquebots employés, sont, suivant la déclaration du ministre de la marine, identiques à celles qui figurent au contrat de l'année dernière avec la ligne Allan. Celui-ci ne pouvait pas être renouvelé cette année, parce que le gouvernement avait, au dire des légistes, épuisé ses pouvoirs en passant un contrat d'une année, en vertu de la loi autorisant un contrat d'une durée ne dépassant pas dix années.

De là, la nécessité d'une législation nouvelle rendue encore plus nécessaire par l'adoption du traité au Sénat français, et le gouvernement en a profité pour introduire les modifications qui précèdent.

La discussion de cette proposition a provoqué, comme on devait s'y attendre, un certain débat sur le traité franco-canadien lui-même.

M. D. Henderson, député de Halton, Ontario, a reproché au gouvernement d'avoir fait trop de concessions à la France pour peu d'avantages au Canada; il a signalé la balance adverse du commerce canadien avec la France; il a insisté sur l'élévation du chiffre de la subvention, \$2,000,000 pour dix années, payés, dit-il, pour aider un

pays étranger à consolider son marché au Canada, sans que le Canada soit assuré de trouver un marché équivalent en France.

L'hon. Brodeur n'a pas eu de peine à démontrer que les faits déjà acquis prouvaient amplement que la concession en notre faveur du régime minimum français sur quelques articles seulement, en vertu du traité de 1893, sur les homards, en particulier, avait eu pour effet de créer sur cet article un commerce franco-canadien important, et que le gouvernement canadien avait par suite tout le droit de compter que l'inscription de 152 articles canadiens sur la liste du tarif minimum français produirait un résultat analogue et provoquerait un mouvement commercial intense entre les deux pays, à l'avantage de chacun.

M. le Dr Barr, député de Dufferin, Ont., a évoqué le spectre de l'absinthe et demandé des mesures pour en prohiber l'importation au Canada. L'hon. M. Brodeur a donné à entendre que le ministre des finances pourrait en traiter lors de la présentation de la loi de ratification par le parlement canadien de la convention supplémentaire récemment ratifiée au Sénat français:

M. McKenzie, député du Cap Breton, a demandé que les paquebots de la ligne subventionnée fissent escale, l'été, à Sydney, C. B., où ils pourraient trouver du charbon et du poisson.

La résolution a été adoptée à l'unanimité, et un projet de loi basé sur cette résolution a été présenté sous forme d'amendement à la loi générale des Subventions aux Steamers Océaniques. Ce projet de loi a subi sa première lecture, et l'hon. M. Brodeur a promis qu'à la seconde épreuve il déposerait un état des exportations en expectative du Canada en France, en ce qui concerne les produits agricoles.

* * *

L'hon. M. Fielding a fait mardi, le 20, son exposé budgétaire et instruit le pays de sa position financière.

La crise qui a régné l'année dernière et qui, maintenant seulement, donne des signes d'effacement, enlève à cet événement parlementaire beaucoup du brillant qui le caractérisait depuis quelques années.

Le ministre des finances a cependant tiré le meilleur parti possible de la situation et habilement atténué les ombres qui pouvaient ternir le tableau.

Voici en chiffres ronds les résultats du dernier exercice (31 mars 1908 - 31 mars 1909):

Recettes ordinaires, 84 millions et demi de dollars, en diminution de 11 millions et demi sur l'année dernière; dépenses ordinaires, 83 millions. Excédent, 1 million et demi.

Dépenses au compte du capital, couvertes par emprunt et ajoutées à la dette: 46 millions, dont 32 millions pour le Transcontinental et le Pont de Québec.

Le commerce total de l'année dernière a été de 563 millions de dollars, au lieu de 650 millions en 1907-08, mais cette diminution a porté heureusement sur les importations et pas sur les exportations.

Quant à l'année qui s'ouvre (1909-1910), le gouvernement compte sur le rétablissement complet de la situation financière, c'est-à-dire sur le retour ou à peu près à l'an-

cien chiffre du revenu. Mais, en tout cas, il a pris ses précautions, sans ralentir aucun des grands travaux de développement, et le budget soumis comporte, pour le prochain exercice, une diminution de dépenses de 22 millions de dollars, dont 10 millions sur les dépenses ordinaires, et 12 millions sur compte capital ou extraordinaire.

Deux changements seulement, très anodins, sont introduits dans le tarif: le privilège des raffineurs de sucre de betteraves d'importer du sucre brut étranger dans la proportion de 2 pour 1, est prolongé pour cinq ans; des règlements douaniers seront adoptés pour permettre aux raffineurs de sucre canadiens d'échapper aux exactions de la combine des producteurs des Antilles anglaises.

Les autres informations qui ressortent du discours du ministre des finances sont que la population du Canada a dépassé les 7 millions, suivant le calcul du 1er avril, et est aujourd'hui de 7,085,129 âmes; ce qui réduit la dette par tête de \$50.82 à \$45.72.

Les primes sur le fer et l'acier qui expirent l'année prochaine ne seront probablement pas renouvelées.

O. RIDEAU.

Les Produits Alimentaires Canadiens et les Consommateurs Français

L'importation des produits alimentaires, et en particuliers des conserves de viandes et salaisons, a toujours occupé au plus haut point l'attention des pouvoirs publics en France, notamment en ce qui concerne l'approvisionnement des forts, et, d'une façon générale, l'approvisionnement des armées de terre et de mer.

La dénonciation, il y a deux ans, des méthodes employées dans les établissements de conserves de viande de Chicago et les trop réelles découvertes qui s'ensuivirent, causèrent chez les consommateurs de ces produits dans le monde entier, mais surtout dans notre pays, la plus grande appréhension, et amenèrent immédiatement, comme conséquence fatale, une immense diminution dans la demande de ces viandes.

Il était à craindre que la méfiance justifiée, avec laquelle les consommateurs français regardaient les Etats-Unis, à la suite de cette aventure, ne s'étendit à toute l'Amérique du Nord, c'est-à-dire au Canada. Et ç'eût été grand dommage: car le soin, la propreté, l'honnêteté que les Industriels Canadiens apportent à la préparation des viandes et de toutes les conserves ou salaisons, contrastent d'une façon absolue avec les négligences, — pour ne pas dire davantage, — des Industriels de Chicago et autres lieux.

Le Gouvernement du Canada, ayant conçu cette appréhension, fit voter par le Parlement Fédéral un bill qui lui fait le plus grand honneur, car il donne aux consommateurs les garanties les plus entières de sécurité sur la saine condition des viandes et aliments de toutes sortes, conservés, exportés par le Canada.

Après une étude approfondie et des enquêtes minutieuses, révélant pourtant un ordre de choses rassurant

aussi bien quant à la qualité des viandes, du poisson, du gibier, des légumes, des fruits et autres produits à conserver, qu'à la manière de préparer les conserves, l'Honorable Sydney Fisher, ministre de l'agriculture, élabora son projet de loi.

Cette dernière pourvoit à l'inspection officielle de tous les animaux destinés à l'abatage, de toutes les carcasses ou parties et produits de ces animaux, mis en cannettes, en boîtes, ou dans des récipients semblables, et destinés à l'exportation. Cette inspection est exercée durant toute la préparation et l'emballage, et les carcasses ou leurs produits sont soumis à une seconde inspection dans le but de s'assurer que, depuis la première, ces produits n'ont subi ni décomposition, ni détérioration d'aucune sorte, ou n'ont pas été retouchés ou adultérés par l'emploi de préservatifs ou par d'autres pratiques.

Quant aux marques et aux emballages, la loi pose en principe que: tous les animaux, carcasses d'animaux, poissons, fruits et végétaux, préparés pour l'exportation, doivent être sains, hygiéniques et propres à la nourriture. Tous les objets préparés pour l'alimentation et emballés dans des cannettes ou récipients analogues devront porter sur l'emballage: 1° le nom et l'adresse de l'emballer; 2° une description fidèle et exacte du contenu; mais le Gouverneur, en conseil, pourra exempter certains articles de l'observation de cette clause, lorsqu'il sera convaincu que de tels moyens empêcheraient la vente de l'article sur les marchés étrangers. La loi contient encore une clause relative à l'exportation d'aliments en cannettes portant des noms trompeurs, ou des étiquettes, des marques ou empreintes donnant de fausses indications relativement à la quantité, au poids, à la date ou au genre du contenu.

Quant aux règlements passés pour l'application de la loi, la nomination d'inspecteurs et autres officiers est confiée au Ministre de l'Agriculture. Le Gouverneur, en conseil, est muni de pleins pouvoirs pour établir des règlements touchant l'application des dispositifs de l'acte, et une série de 31 règlements a été publiée dans la "Gazette du Canada" du 26 août 1907. Ces règlements ordonnent que les carcasses ou portions de carcasses, qui ont été inspectées et dûment acceptées comme convenables à l'alimentation, portent une marque officielle distincte comprenant: les mots "Approuvé Canada", la Couronne, et le numéro de l'établissement. Liste est donnée des maladies ou symptômes de maladies qui rendent les animaux ou les carcasses impropres à la nourriture, et des règlements sont établis pour assurer toutes les conditions sanitaires et l'observance de la plus grande propreté. Les carcasses ou portions de carcasses qui, après inspection, sont jugées impropres à la nourriture, sont, ou condamnées à être complètement détruites, ou rejetées pour être converties en saindoux ou en suif, mais seulement après l'enlèvement de toutes les parties malades.

Quant aux transports, il est établi qu'il ne sera pas donné de congé à un navire qui porte des articles tels qu'animaux abattus ou parties ou produits d'animaux abattus, tant que le propriétaire ou l'expéditeur de ces articles n'aura pas produit de certificat d'inspecteur, attestant que ces articles ont été inspectés et trouvés, à l'inspection, sains et propres

Richesses canadiennes à protéger

La forêt canadienne, l'une des sources les plus importantes de la richesse du pays, ne sera jamais trop protégée. On suggère à ce sujet l'établissement de vastes réserves destinées à la reproduction des animaux à fourrures.

Les régions forestières du Nord du Canada sont réputées comme possédant les animaux porteurs des plus belles fourrures du monde. La plus grande partie de ces fourrures, va aux villes des Etats-Unis et du Canada.

Au point de vue commercial, les millions de dollars qui augmentent de cette source la richesse canadienne vont se trouver fortement diminués et même disparaîtront, si l'on ne trouve pas quelque moyen préventif d'arrêter la destruction constante des forêts et le décimage des animaux à fourrures qui ne trouvent plus les abris nécessaires.

En 1905 la valeur des fourrures confectionnées et non confectionnées, exportées du Canada, fut de \$2,380,583, tandis que la valeur totale de cette exportation pour les cinq ans de 1901 à 1905 a été de \$10,369,748.

La valeur totale du bois exporté en 1905 fut de \$27,939,748.

Ces chiffres indiquent à quelles énormes proportions ces productions sont arrivées et combien il est nécessaire de s'occuper de leur protection.

Si les forêts étaient protégées avec un soin plus grand, les animaux à fourrures mieux abrités se reproduiraient sur une plus grande échelle. Après un temps relativement court de ce régime de protection, les sources de revenus plus haut signalées augmenteront d'une façon très appréciable.

Dans les réserves d'animaux à fourrures on pourra empêcher dans une certaine mesure des tueries inutiles par les braconniers. Si ces réserves sont ouvertes alternativement après une certaine restriction, les deux questions, celle des fourrures et celle de la forêt à protéger, seront résolues.

Nécrologie

Nous avons le regret d'annoncer la mort du colonel Balète, officier de la Légion d'Honneur, officier de l'Instruction publique, décédé à Montréal le 18 avril.

M. Balète naquit à Perpignan en 1831. Sorti de St-Cyr en 1852 dans les premiers numéros, M. Balète commanda en chef devant l'ennemi dans la guerre de 1870-71 et gagna sa croix d'officier de la Légion d'Honneur sur le champ de bataille.

Venu au Canada en 1872, M. Balète fonda l'Ecole Polytechnique de Montréal dont il fut le directeur jusqu'à l'année dernière, époque où il prit sa retraite. La colonie française de Montréal perd dans M. Balète l'un de ses membres les plus distingués.

Le défunt laisse une veuve, un fils et une fille.

Charbonnages canadiens

L'industrie du charbon est des plus productives au Canada. Les trois provinces canadiennes carbonifères sont l'Alberta, la Colombie et la Nouvelle-Ecosse : cette dernière tient la tête.

Un capital de \$64,920,000 est actuellement engagé dans l'industrie du charbon en Nouvelle-Ecosse.

Les mines de cette province ont rendu l'an dernier, \$16,200,000 de charbon et \$2,000,000 de coke. Sur cette somme il faut prélever celle de \$666,000 perçus par le trésor provincial, et formant plus de la moitié du revenu total de la province.

Les mines de charbon de la Nouvelle-Ecosse emploient 100,000 hommes.

Dans la Colombie, la production des houillères augmente rapidement. On évalue à \$20,000,000 les capitaux employés à l'exploitation des mines de la Colombie.

Dans l'Alberta, quinze millions de dollars sont placés dans l'industrie du charbon.

De vastes houillères s'étendent entre les montagnes Rocheuses et les frontières du Manitoba, et le rapide peuplement de l'Ouest doit assurer à ces mines un développement considérable dans un laps de temps relativement court.

MM. Bruthinel et de Bernis, deux jeunes Français établis depuis quelques années à Edmonton, viennent de fonder, avec un groupe de capitalistes canadiens de Québec, Montréal et Edmonton, et quelques capitalistes américains, une compagnie pour exploiter des mines de charbon dans l'Ouest, sur les confins des rivières Pembina et McCleod.

Les lettres patentes de la nouvelle compagnie ont été émises par le gouvernement canadien.

Le syndicat formé est au capital de plusieurs millions de dollars, et l'exploitation commencera sous peu.

Nous sommes heureux de relater cette entreprise de deux des nôtres et nous espérons qu'elle sera couronnée de succès.

LAINES

D'après le Bulletin No 12 de la division de l'industrie animale du ministère fédéral de l'Agriculture, "l'élevage du mouton au Canada" qui vient d'être publié, le rendement annuel de la tonte au Canada se monte environ à 12,108,000 livres, qui se répartissent ainsi parmi les neuf provinces : Ile du Prince-Edouard, 385,500 livres ; Nouvelle-Ecosse, 1,189,500 livres ; Nouveau-Brunswick, 986,000 livres ; Québec, 2,670,000 livres ; Ontario, 5,519,500 livres ; Manitoba, 135,500 livres ; Saskatchewan, 490,000 livres ; Alberta, 631,000 livres, et Colombie Britannique, 95,000 livres. Computée au prix moyen de la laine donné, la valeur serait de \$73,245 pour l'Ile du Prince-Edouard, \$237,900 pour la Nouvelle-Ecosse, \$187,340 pour le Nouveau-Brunswick, \$667,500 pour Québec, \$827,925 pour l'Ontario, \$14,905 pour le Manitoba, \$49,600 pour la Saskatchewan, \$69,410 pour l'Alberta et \$7,600 pour la Colombie Britannique, soit un total de \$2,135,425 pour le Canada.

NOUVELLES ET INFORMATIONS

M. Martial Chevalier, conseiller du commerce extérieur de France, directeur général du Crédit Foncier Franco-Canadien, et président de notre Chambre, est en ce moment à Paris.

* * *

M. J. R. Genin, notre vice-président, est allé passer quelques jours en Floride.

* * *

M. H. Jonas, directeur de la maison Jonas, est en voyage d'affaires en Europe.

* * *

L'honorable Rodolphe Lemieux, ministre des Postes, chevalier de la Légion d'Honneur, a offert dernièrement un déjeuner au Club Rideau d'Ottawa, en l'honneur de M. Marcel Poète, le conférencier de l'Alliance Française.

* * *

L'éloge funèbre de notre regretté compatriote M. Broët, député du Lac St-Jean, décédé dans les terribles circonstances que nous avons relatées à l'époque, a été prononcé à la rentrée des Chambres à Québec.

L'honorable sir Lomer Gouin, premier ministre de la province, officier de la Légion d'Honneur, a dit, au cours de son allocution: "M. Broët, député du Lac St-Jean, était un Français avec toutes les qualités de sa race. Il avait su apprécier notre population au point de se fixer au milieu d'elle, et gagner sa confiance au point d'être élu comme député". La Chambre a adopté un message de sympathie qui fut adressé à la famille du défunt.

* * *

M. André Brisset des Nos, docteur en médecine, notre compatriote, vient d'être nommé professeur à l'Université Laval de Montréal.

* * *

Le théâtre français va-t-il enfin tenir une place digne de lui à Montréal? Tout nous porte à le croire. Une société est formée, dont M. Perron, avocat, et M. J. R. Genin sont président et vice-président, et nous savons que rien ne sera épargné pour nous donner de la bonne comédie française; tout en donnant toute sécurité aux acteurs français. On construira un superbe édifice.

HOMESTEADS

Une nouvelle carte des homesteads des provinces des prairies, qui vient d'être publiée par le ministère de l'Intérieur, indique que le nombre total des homesteads et des préemptions entré durant l'année 1908 a été de 21,475, soit une augmentation de 2,261 sur l'année 1907. La superficie totale des terres arpentées dans les trois provinces est maintenant de 134,000,000 acres. Il y a eu 37,963,200 acres pris par entrée de homestead ou de préemption, et 31,864,074 acres ont été donnés en subventions aux chemins de fer. La superficie totale soumise à la culture du grain l'année dernière a été de 9,600,000 acres, dont six millions d'acres en blé. Le rendement total de la récolte de blé est donné officiellement comme étant de 105,000,000 de boisseaux.

Diner-Causerie

Marqué, suivant l'excellente tradition, de la plus aimable cordialité, le dîner-causerie de la colonie française qui a eu lieu à l'Hôtel Place Viger, le 3 avril, laissera le meilleur souvenir à ceux qui y ont pris part.

Causerie vive, active, alerte, non sans le mot pour rire, comme il convient à une réunion dominée par l'esprit français; menu recherché, arrosé de vins de France, depuis le grave Bordeaux jusqu'au pétillant Montebello; monologues, chansons, etc., pour égayer le dessert. Voici qui fait oublier pendant quelques heures les graves préoccupations de la lutte pour la vie si intense dans la métropole du Canada.

Le clou de la réunion du 3 avril fut la remise à M. C. A. Chouillou, ancien président de la Chambre de Commerce Française, d'une brochette représentant les insignes de chevalier de la Légion d'Honneur, distinction que le gouvernement français vient d'accorder à si juste titre à l'un des apôtres les plus actifs des relations commerciales franco-canadiennes, et celle de Commandeur du Nicham-Iftikhar.

M. Chouillou trouva d'aimables paroles pour remercier ses amis.

Assistaient au dîner-causerie du 3 avril: — MM. J. de Loynes, P. B. de Crèveceur, C. A. Chouillou, J. de Struve, A. F. Revol, F. Gorcy, A. Goblet, J. Gourdeau, Th. de la Casinière, J. Claverie, Suzanne, Paul Brisset des Nos, J. R. Genin, Macheras, L. de Roode, F. G. Bisailon, L. Heymann, Patte, J. Duchastel de Montrouge, H. Jonas, F. Lebailly, J. T. Arcand, E. Bélanger, A. Barbier, O. B. d'Aoust, E. Robidoux, Dr Schmitt, M. Chevalier, Em. Galibert, C. Galibert, F. Galibert, Ed. Daulne, J. de Sieyès, Barlattier, Ed. Bernard, Gonzalve Desaulniers, E. Fabre-Surveyer, etc.

Chambres de Commerce Canadiennes

La Chambre de Commerce du district de Montréal vient de prendre l'initiative d'une fédération des Chambres de Commerce canadiennes de la province de Québec.

M. Isaïe Préfontaine, président de la Chambre de Montréal, a été élu président de cette fédération et M. Paradis de Québec, vice-président.

A l'occasion de la réunion des délégués des diverses Chambres de la province un banquet a été donné au Club Canadien.

MM. J. R. Genin, vice-président, A. F. Revol, secrétaire, et C. A. Chouillou, chevalier de la Légion d'Honneur, conseiller du commerce extérieur de France, ancien président, représentaient la Chambre de Commerce Française de Montréal dans cette circonstance.

La Navigation du Saint Laurent

C'est une intéressante et souvent bien dramatique histoire que celle de la navigation du St-Laurent et de son golfe depuis sa découverte jusqu'à nos jours. Il n'est probablement pas de fleuve au monde qui ait été à la fois le témoin de plus de hardiesse et d'audace de la part de ses intrépides navigateurs, de plus d'atroces souffrances endurées par ses malheureux naufragés, de plus de laborieux efforts déployés pour améliorer son cours et sa navigation.

Elles sont terriblement émouvantes ces pages qui, en regard des innombrables obstacles surmontés, dressent sous nos yeux la funèbre liste des héroïques victimes, faisant résonner à nos oreilles des chants de mort mêlés aux chants de victoire, dont les notes, tour à tour tristes ou joyeuses, mais toutes sublimes, forment un concert fantastique, empoignant le voyageur dès qu'il franchit le majestueux seuil du Canada, seuil aujourd'hui tranquille, autrefois si terrible.

En 1534, le célèbre découvreur et capitaine malouin, Jacques Cartier, faillit, dans son premier voyage de reconnaissance, briser son navire sur les récifs de la côte est d'Anticosti. En 1686, et plus tard en 1697, l'extraordinaire d'Iberville, un des plus braves et des plus habiles officiers de la marine française, exécuta, au milieu de difficultés sans nombre, ces courses prodigieuses à la Baie d'Hudson, pour aller s'emparer des forts Rupert, Albany et Nelson, après avoir livré aux vaisseaux de la Compagnie de la Baie d'Hudson des combats épiques, dans lesquels il entraînait avec des forces toujours inférieures, et dont il sortait toujours victorieux.

En 1690, l'amiral William Phipps quitte Boston avec une flotte de 35 navires de guerre et 2,000 hommes de débarquement, ayant conçu le hardi projet de venir bombarder Québec. Il est obligé de baisser pavillon devant la fière réponse de Frontenac qui, pendant six jours, lui "parle par la bouche de ses canons", et de reprendre honteusement la haute mer; la moitié de ses vaisseaux est assaillie par d'horribles tempêtes et sombre dans le golfe; l'autre moitié est pourchassée par l'ouragan jusqu'aux Antilles, et mille hommes perdent la vie dans cette téméraire expédition. Un des capitaines de Phipps, John Rainsford, alla échouer et briser sa frégate sur les récifs de la pointe ouest d'Anticosti, où la plus grande partie de son équipage mourut, pendant l'hiver, de faim, de froid et du scorbut: ainsi s'ouvrait la trop longue série des naufrages célèbres de l'embouchure du St-Laurent.

En août 1711, la flotte de l'amiral Hovenden Walker va, pendant la nuit, s'éventrer sur les rochers de l'Isle-aux-Œufs et s'abîme sur les flots. En novembre 1736, c'est la disparition de "La Renommée", vaisseau neuf et fort bien charpenté. Il est monté par son habile commandant M. de Fréneuse, qui a une expérience de 46 années de navigation, et par son aumônier, l'héroïque Père Récollet Emmanuel Crespel qui, pendant le terrible hiver qu'il passa sur les côtes alors désertes de l'île d'Anticosti, prolongea, au milieu d'un lamentable dénûment, la vie de ses malheureux compagnons d'infortune, pansa leurs plaies

répugnantes et les aida à mourir en héros chrétiens. Echappé miraculeusement à la mort avec 5 hommes, sur 54 dont se composait l'équipage de "La Renommée", il écrivait à son frère, 6 ans après, une relation complète de ce naufrage qui est bien une des plus effroyables choses que l'on puisse lire.

Oh, cette île d'Anticosti! Dangereuse vedette du St-Laurent dont elle défend l'entrée; combien en a-t-elle enregistré de ces sinistres, qui lui ont valu, de la part des marins, le triste nom de "Cimetière du Golfe"! En 1796, c'est la frégate anglaise "L'Active", portant l'ex-gouverneur du Canada, lord Dorchester, et sa famille. En 1807, le "Doubt"; en 1828, le "Granicus" dont le naufrage a été appelé "Massacre de l'Île d'Anticosti", dont les détails font frémir. Et, depuis cette époque, 139 autres navires, — sans compter les inconnus, — dont les marins ont été engloutis dans les flots tourmentés du St-Laurent, sans qu'on ait jamais connu les moments d'angoisse et les terribles souffrances qui ont précédé ou accompagné leur fin tragique. Et lorsqu'on parcourt les rivages solitaires d'Anticosti, on rencontre, çà et là, d'humbles croix de bois indiquant le dernier repos des malheureux, et tout ce qu'il reste de leur lugubre histoire.

Il n'y a pas de doute que la navigation de l'embouchure du St-Laurent, et notamment autour de l'Île d'Anticosti, a toujours présenté des dangers réels, par suite des courants qui sont très changeants et incertains, et des brumes assez fréquentes qui l'entourent ou s'élèvent à sa surface. Ce qui rend ces abords dangereux, ce sont ces longues "battures" qui courent, au large, à un mille, et, en certains endroits jusqu'à deux milles, se terminant par des falaises sous-marines inclinées de 25.50 et même quelquefois 100 pieds; de telle sorte que, même en faisant les sondages nécessaires pour éviter les récifs, le marin, dans bien des cas, ne découvrira pas ces "battures" toujours couvertes à marée haute, et que son vaisseau pourra fort bien s'échouer quelques minutes après que la sonde lui aura indiqué jusqu'à 5 et même 10 brasses d'eau. Le littoral de l'Île offre pourtant certains mouillages sûrs pour les navires d'un tirant d'eau moyen; le pilote, expérimenté dans la navigation de ces parages, connaît bien ces mouillages, notamment la baie de Gamache au nord-ouest de l'Île.

L'attention des différents gouvernements qui se sont succédé a été appelée bien des fois sur le grand nombre de naufrages que nous avons rappelé plus haut. D'autre part, les exigences du commerce qui augmente d'année en année, le nombre sans cesse croissant des steamers qui entrent dans le St-Laurent et qui en sortent, les ont amenés à prendre les mesures nécessaires pour faciliter de toutes manières la navigation, et faire disparaître de plus en plus, dans la mesure de leurs forces, les dangers qu'elle présente surtout en temps de brume, ce grand ennemi du marin.

Aujourd'hui, le St-Laurent et son golfe sont, pour ainsi dire, balisés de phares, de bouées, de lumières flottantes, de signaux, etc., depuis Belle-Isle jusqu'à sa source; et combien grand serait l'étonnement des premiers navigateurs, s'ils pouvaient, à cette heure, être témoins des admirables travaux qui ont été exécutés, transformant l'effrayant cou-

loir sombre et dangereux, qu'ils ont affronté autrefois, en une route, majestueusement éclairée comme un boulevard immense, sur laquelle les navires peuvent avancer sans crainte.

Phares et Appareils avertisseurs. — L'on procéda tout

d'abord à l'examen et au sondage minutieux de toutes les parties du golfe et du fleuve; on dressa des cartes indiquant aux marins les profondeurs et les endroits offrant quelque danger. Puis 4 phares furent construits sur les côtes d'Anticosti.

SITUATION	Date de construction	Hauteur au-dessus du niveau des plus fortes marées	Coût	Longitude et latitude.
Pointe sud-ouest.....	1831	94 pieds	\$ 33,819.80	Long. O : 61° 1' 8" — Lat. N. : 49° 53' " 64° 32' — " : 49° 52' 5" " 62° 15' — " : 49° 4'
Pointe est (Pte aux Bruyères).....	1835	99 "	25,130.27	
Pointe ouest.....	1858	112 "	50,000.00	
Pointe sud.....	1871	75 "	15,000.00	

Les 3 premiers sont solidement construits en pierre, le 4^e en bois. Par temps clair, leurs lumières sont visibles en mer à une distance de 15 à 16 milles. Ils sont pourvus, pour les temps de brume, de cartouches de dynamite, dont les détonations se font entendre à intervalles réguliers. Le troisième, celui de la pointe ouest, est le plus beau de l'île et peut-être du golfe. Citons, en passant: un des phares sur Belle-Isle qui a coûté \$90,000; celui de Forteau, sur la côte du Labrador, \$90,000; celui du cap Rosier, sur la côte est de Gaspésie, \$34,000.

Depuis 1871, il est inouï de voir ce que le gouvernement du Dominion a déployé d'intelligente activité pour assurer la navigation. Un nombre considérable d'autres phares a été élevé, et, à côté d'eux, une foule de moyens auxiliaires ont été mis en service: bateaux-phares, signaux à feu, bouées au gaz ou à l'électricité, signaux de brouillard. Ces

derniers consistent en cloches à sifflet, cornes, sirènes, canons, cartouches de dynamite. Les cloches, placées sur les bateaux-phares, sont très utiles, plus encore que lorsqu'elles sont placées à terre près des phares, car, dans ce dernier cas, leur bruit peut se perdre dans le mugissement du ressac.

Les sifflets, cornes et sirènes sont mis en action par des machines à air ou à vapeur, et leur position est déterminée par la longueur et l'intervalle de leurs sons.

Les canons, et surtout les cartouches de dynamite, sont beaucoup plus efficaces que les cloches, leur bruit se faisant entendre bien plus loin.

La comparaison des chiffres des années 1907 et 1908 montrera l'accroissement effectif, pour tout le Dominion, des appareils destinés à rendre service à la navigation.

Appareils — Personnel — Dépenses	1907	1908	Appareils — Personnel — Dépenses	1907	1908
Phares fixes ou flottants :			Bouées à cloche.....	52	52
Pour tout le Dominion.....	901	978	Cloches sous-marines.....	7	9
Pour la Prov. de Québec (entre Montréal et Québec, et en aval de Québec).....	232	234	Gardiens de phares et mécaniciens préposés aux signaux de brume.....	908	914
Feux attachés à ces stations.....	1,145	1,175	Districts balisés.....	375	380
Sifflets, sirènes et diaphones.....	54	54	Nombre total des bouées de toutes sortes { pour tout le Dominion.....	4,250	4,300
Trompettes pour signaux.....	41	135	{ pour la Prov. de Qué.	697	721
Cloches d'alarme.....	18	22	Frais afférents aux installations nouvelles { pour tout le Dominion.....	\$110,544.84	\$143,257.64
Canons ou bombes pour signaux.....	9	7	{ pour la Prov. de Qué.	48,002.59	54,847.96
Bouées à gaz.....	183	213			
" sifflet.....	30	33			

Le nombre des grosses bouées a continuellement augmenté, mais, petit à petit, on leur substitue les bouées au gaz et, dans quelques cas, les bouées combinées à gaz et à sifflet, ou à gaz et à cloche. — Les bateaux-phares sont au nombre de quatre dans la province de Québec, ce sont: l'Anticosti, l'île Rouge, l'île Blanche, la Batture Prince; ils sont munis de cloches sous-marines.

Service météorologique et hydrographique. — Le gouvernement fédéral développe, chaque année, le nombre des stations météorologiques qu'il pourvoit d'excellents instruments. Le travail de ces stations comprend: la publica-

tion des pronostics quotidiens de la température, la prévision des tempêtes et l'érection des signaux en indiquant l'approche, l'établissement et l'impression des cartes météorologiques quotidiennes et mensuelles (pression barométrique, vent, température), la rédaction de la revue météorologique mensuelle, les observations nécessaires à établir le temps vrai en prenant la moyenne des temps fournis par les stations d'échanges horaires, les observations sismographiques, etc., etc... Il en est de même des levés hydrographiques. Ces observations et ces travaux sont de première importance pour la navigation. Les chiffres suivants sont intéressants à connaître.

	1907	1908
Nombre de stations météorologiques.....	423	434
Nombre des pronostics pour le haut et bas Saint-Laurent et le golfe.....	3,018	3,996
Réalisation de ces pronostics.....	en entier.....	2,314
	en partie.....	493
	non réalisés..	211
	pourcentage.	84,8 %/o
Avertissements de tempêtes... (pourcentage.	total.....	1690
	réalisés.....	1544
	pourcentage.	90,8 %/o
		3,125
		615
		256
		85,9 %/o
		2,306
		2,165
		93,9 %/o

Le Canada possède actuellement 16 cartes hydrographiques du St-Laurent; et l'étude du fleuve, de Montréal à Québec, est aujourd'hui presque complètement terminée. De plus, des cartes et planches ont été dressées qui expriment, sous une forme graphique, les particularités des courants auxquels le marin aura à faire face, avec des explications sur les changements qui peuvent survenir dans leur régime ordinaire, sur la somme d'influence exercée sur eux par le vent et la température, sur leur direction et la température de leurs eaux. Le tout est muni d'un index permettant de consulter facilement et rendant ces documents essentiellement pratiqués. La même chose doit être dite au sujet des tables des marées, établies dans les stations marégraphiques du Saint-Laurent et de la côte de l'Atlantique, et destinées à être aux pilotes d'un puissant secours.

Stations de Sauvetage. — Le Canada entretient actuellement 31 stations de sauvetage contre 26 durant l'exercice précédent, dont six sur le golfe St-Laurent et huit pour la côte de l'Atlantique. Le système adopté pour former les équipages consiste à nommer un patron de chaloupe capable, qui choisit lui-même son propre équipage, à chaque station. Les hommes reçoivent un salaire fixe pour chaque exercice, — il y en a 2 ou 3 par mois, — et des suppléments chaque fois qu'ils viennent en aide à des navires naufragés. Les bateaux de sauvetage de ces stations sont du type Beebe-McLellan ou Dobbin, se vidant et se redressant automatiquement.

Service de télégraphie avec et sans fil. — A la fin du siècle dernier, le gouvernement construisit, le long de la côte sud d'Anticosti, une voie télégraphique se prolongeant sur le versant nord: à l'est, jusqu'à la baie aux Renards, à l'ouest, jusqu'à la pointe nord, et comprenant neuf stations sur le littoral. Deux câbles sous-marins relièrent cette ligne, l'un de la pointe nord à Mingan, l'autre de la pointe sud-ouest à la Gaspésie. Tous ces postes de télégraphie rendent à la navigation de précieux services: s'il survient un naufrage, il est presque aussitôt connu à Québec, et le Département de la Marine envoie des secours. Les habitants d'Anticosti bénéficient largement, eux aussi, de ces postes, surtout durant la saison de la pêche, car ils sont informés par eux des endroits où le poisson est le plus abondant.

De plus, le Dominion possède aujourd'hui 21 stations de télégraphie sans fil, en activité; seize d'entre elles sont installées sur la route du St-Laurent et la côte de l'Atlan-

tique, dont 10 de haute puissance avec une portée normale de 125 milles, et six de puissance inférieure avec une portée normale de 60 milles. Les cinq stations de la côte du Pacifique, en Colombie Britannique, pour lesquelles on a adopté le système Shoemaker, qui permet de communiquer aussi bien avec les navires qu'avec les stations, quelque soit le système dont ces derniers font usage, n'ont pas d'égaux sur le continent.

Enfin, plusieurs steamers de l'Etat sont munis d'appareils pouvant recevoir les messages par télégraphie sans fil.

Système de pilotage. — La navigation du Dominion comprend plusieurs districts de pilotage, à la tête desquels sont préposés des fonctionnaires nommés par le gouverneur général. Ces fonctionnaires ont le droit d'accorder des licences et brevets de pilote, et d'édicter, avec l'approbation du gouverneur général, des décrets et règlements pour les pilotes et les navires, à l'exception de ceux appartenant à Sa Majesté le Roi. Pour les ports de Montréal et de Québec, c'est le ministre qui est préposé au pilotage.

Le système de pilotage diffère avec les districts. Dans les uns, le paiement du pilotage est obligatoire, que le pilote soit engagé ou non; dans les autres il est facultatif.

Des fonds de retraite ont été constitués, dans les districts les plus importants, pour les pilotes âgés et, dans certains cas, pour les veuves et les orphelins de ceux qui sont morts. Dans ce but, ces fonds sont contrôlés par les autorités compétentes, qui retiennent un pourcentage sur les émoluments des pilotes.

Dans quelques districts, les pilotes contrôlent leurs propres frais de bateau et de moyens de transport jusqu'aux navires. Les frais de secrétaires, de bureau, etc., sont payés sur les honoraires reçus pour le pilotage des navires.

Les frais du pilotage sont calculés à raison de tant de pieds de tirant d'eau, frais auxquels, dans certains districts, vient s'ajouter une charge additionnelle par tonne de chargement.

Les recettes du pilotage pour l'année 1907 se sont élevées à: \$360,011.50.

Le chenal du Saint-Laurent. — Le Saint-Laurent, étant donnée sa situation, est la voie naturelle pour se rendre de l'Atlantique dans le nord et le nord-ouest de la moitié de l'Amérique du Nord. Il importait donc au plus haut degré de le rendre navigable pour les navires de fort tonnage.

L'ouverture du canal de Lachine, en 1829, établit la route commerciale entre Montréal et les Grands Lacs. En 1844, le "Board of Works" commença, et poursuivit jusqu'en 1847, les premiers travaux de dragage du chenal, pour permettre aux navires de 500 tonneaux de remonter jusqu'à Montréal. Les améliorations qui en étaient le but avaient été discutées en 1825, reconnu comme ayant un caractère national, et les études en avaient été faites en 1831 et 1838. En 1841, pour payer ces travaux, on établit des droits de tonnage, aussi bas que possible pour encourager les produits de l'Ouest à passer par la voie du Saint-Laurent.

De 1847 à 1850 les travaux cessèrent, par suite de désac-

cord survenu au sujet de la direction du chenal dans le Lac St-Pierre (élargissement du St-Laurent entre Sorel et Trois-Rivières).

De 1850 à 1888, les travaux furent repris et conduits par les commissaires du port de Montréal. A cette dernière date, le chenal avait été creusé à 27 pieds et demi au-dessous du plus bas étiage ordinaire des eaux, de Montréal au Cap à la Roche, et, de là à Québec, on pouvait utiliser la marée. Près de 20,000,000 de verges cubes avaient été draguées, au prix moyen de 20 sous par verge cube, y compris le matériel. Dès lors le chenal était ouvert librement au commerce du monde.

Le gouvernement résolut alors de compléter le travail comme œuvre nationale, et le Ministère des Travaux Publics en prit la direction de 1889 à 1904, époque à laquelle il remit cette direction au Ministère de la Marine et des Pêcheries qui a, depuis lors, la charge de la navigation générale. C'est en 1899 que le projet du chenal de 30 pieds de profondeur fut adopté: deux dragueuses furent mises en action cette année-là; quatre en 1900; cinq en 1901; sept à partir de 1902.

Aujourd'hui un splendide chenal de 30 pieds existe sur toute la partie du fleuve comprise entre Montréal et le Cap à la Roche, et les vaisseaux, en profitant de la marée, auront bientôt cette profondeur d'eau, même au plus bas étiage du fleuve, pour se rendre de Montréal à la mer.

Le succès de cette entreprise est dû en grande partie à la situation géographique et aux traits caractéristiques du St-Laurent qui est favorable aux améliorations; à l'esprit d'initiative des hommes d'affaires, à l'habileté et au zèle des industriels de Montréal, des capitaines, mécaniciens et équipages des différents vaisseaux; mais aussi à la reconnaissance par le gouvernement du Canada du caractère national de l'entreprise.

Il est utile de dire un mot du matériel et des travaux de dragage du fleuve.

Le matériel comprend une grande variété de types de dragueurs:

2 dragueurs à godets, pour glaise molle;
4 " " " " pour sol dur et pierres;
1 " hydraulique pour vase, avec dégorgement par tuyau;

1 dragueur aspirateur, à double hélice, allant à la mer;
1 " hydraulique allant à la mer.

Il faut y joindre 13 remorqueurs, 4 charbonniers, 2 arrache-pierres, et 14 chalands à clapets avec mécanisme hydraulique pour la fermeture des portes.

Les dragueurs du St-Laurent travaillent sept mois chaque année, et restent, les cinq autres mois, dans leurs quartiers d'hiver. L'objectif des chefs des travaux est de pousser ces derniers le plus possible pendant la saison. Étant donnée la nature du matériel et la nécessité de ne pas interrompre le trafic, les avaries et les arrêts sont fréquents; mais les efforts tendent à obtenir un plein travail pendant 70% de ces 7 mois. Avec une double équipe on arrive à donner 132 heures de travail par semaine, du dimanche à minuit au samedi à midi, et les hommes sont heureux de travailler 12 heures par jour, à

condition de recevoir un supplément de paie de 10 % de leurs gages.

Les travaux n'ayant d'autre but que l'intérêt de la navigation, le chenal est périodiquement sondé et balayé, pour s'assurer qu'il n'y a aucune obstruction. La profondeur des eaux est relevée chaque jour. Dans la première partie de la saison, cette profondeur varie de 36 à 32 pieds dans le chenal; elle diminue en septembre et atteint son minimum ordinairement en octobre. En 1907, le maximum enregistré fut de 38 pieds 3 pouces, et le minimum de 31 pieds 10 pouces.

Il est à remarquer que les travaux de dragage n'abaissent ni théoriquement ni pratiquement le niveau des eaux du fleuve. Aucune matière, en effet, n'est enlevée; les vases sont simplement extraites d'un endroit pour être disposées à côté. Tant que les sources d'alimentation ne changeront pas, on peut être assuré que le niveau du fleuve ne variera pas. C'est pourquoi les intérêts de la ville de Montréal et la navigation du St-Laurent doivent être protégés avec un soin jaloux contre toute perturbation des conditions naturelles pouvant diminuer tant soit peu le débit du fleuve, à l'époque des basses eaux.

Actuellement, voici les travaux qui restent à effectuer: dragage de 2 milles $\frac{1}{2}$ de cailloux au Cap à La Roche; dragage de 1 mille à Grondines; de 1 mille à Grondines; de 1 mille à St-Augustin; élargissement du chenal, sur une longueur de 1 mille, à Ste-Croix, et de 9 milles $\frac{1}{2}$ dans le lac St-Pierre. Trois à quatre années seront nécessaires pour terminer au Cap à la Roche; et le reste, jusqu'à Québec, pourrait être terminé dans le même laps de temps. L'élargissement du lac St-Pierre sera terminé en 1909.

En aval de Québec, le chenal de 30 pieds de profondeur sur 1000 de largeur a été terminé sur le Banc de Beaujeu en 1908. Sur les hauts fonds de St-Thomas ils seront terminés en 1909, au plus tard en 1910. Ce chenal est limité à une profondeur de 30 pieds à marée basse par la Traverse de St-Roch. Il est hors de doute qu'il faut draguer en cet endroit.

Pour obtenir une plus grande profondeur à marée basse, il faudra entreprendre le chenal du Nord, passant au nord de l'île d'Orléans, en face du Cap Tourmente et au nord de l'île aux Coudres. Il sera plus long à creuser, mais il aura sur le chenal du Sud l'avantage d'exiger des améliorations sur une plus courte distance, et celui d'offrir une navigation splendide, tout en évitant la Traverse St-Roch et le rétrécissement du fleuve de Villars à Bellechasse. En outre, une profondeur de 35 pieds y serait assez aisément obtenue.

Le gouvernement fédéral touche donc au terme de la magnifique entreprise à laquelle il travaille depuis tant d'années, mais surtout depuis 10 ans. On avait calculé que, pendant ce laps de temps, 40,000,000 de verges cubes de vase, glaise et cailloux seraient remuées dans le St-Laurent; or, à la fin de la dernière saison, 56,000,000 avaient été draguées avec succès. Les dépenses n'ont pas excédé, y compris le matériel, le total excessivement bas de \$5,000,000.

La partie contractée du fleuve, où se trouve le chenal proprement dit, commence à la Traverse St-Roch pour

aboutir à Montréal, soit une longueur de 220 milles. Sa largeur minimum, dans les parties droites, est de 450 pieds, et, dans les parties courbes de 500 à 750 pieds. Une fois dragué, il jouit de cette heureuse particularité, qu'étant donné le caractère stable du lit du fleuve et la pureté de ses

eaux, il demeure permanent. Aussi a-t-on dit fréquemment, et à juste titre, que le St-Laurent est de tous les fleuves du monde le plus "perfectible".

Voici quelles ont été les profondeurs moyennes du chenal en 1907 :

Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Maximum	Minimum
37.1	35.9	34.3	32.10	32.4	32.9	33.7	38.3	31.10

Aussi aujourd'hui, pendant la première moitié de la saison, les navires de 15,000 tonnes peuvent-ils y naviguer librement. Nous sommes loin du premier projet qui ouvrirait une voie navigable aux navires de 500 tonneaux ! Le steamer de la compagnie Allan, le "Virginian", tient le record de la plus courte durée du trajet entre Québec et Montréal, avec 9 heures 37 minutes ; tandis que pour effectuer le même trajet, mais en descendant le fleuve, l'"Ottawa", de la ligne Dominion a mis 8 heures et 2 minutes.

A la clôture de la saison 1907, le steamer de l'Etat

"Lady Grey" a reçu la mission d'assister les navires qui font route vers l'Atlantique.

Enfin, en considération de ce fait qu'une action prompt empêche le plus souvent les sérieuses conséquences d'accidents, qu'on aurait pu éviter s'ils avaient été signalés à temps, le ministre de la Marine, à la suite d'un vote du Parlement, a établi un service téléphonique avec le chenal du St-Laurent, et ce service s'étend de Montréal à Québec, et même à l'île Crane au delà de l'île d'Orléans.

La comparaison entre les trois grands travaux d'excavation du monde peut offrir quelque intérêt :

CANAUX	Nombre de verges cubes draguées	Longueur	Largeur	Profondeur	Pour navires de :
Suez.....		100 milles	101 pieds	29 ½ pieds	18,000
Panama	1 ^{re} Cie Française (1881 à 1889).....	49 "	200 à 500 p.	30.6 pieds	15,000
	2 ^e Cie Française (1895 à 1904).....				
	Etats-Unis (1905 à 1908).....				
St-Laurent.....	56,000,000 (2)	220 "	450 à 750 p.		

(1) Le total à draguer est de 80,000,000 de verges cubes ; la fin des travaux est prévue pour 1915.
(2) Le total à draguer est de 70,000,000 de verges cubes.

Pour la navigabilité et le succès des travaux, le chenal du St-Laurent supporte avantageusement la comparaison.

Voici, à titre de document, le mouvement des ports de Québec et de Montréal, pour 1907 :

PORTS	Navires venant de la mer		Navires venant de l'intérieur		Revenus du Port	Augmentation sur 1906
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage		
Montréal.....	742	1,925,986	14,420	3,620,950	404,274.56	23,088.24
	Navires en déchargement		Navires en chargement			
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage		
	235	1,119,239	67	249,030		
Québec				108,623.19	5,723.57	

Aujourd'hui, non encore satisfait du travail accompli, le gouvernement fédéral fait déjà de nouveaux plans pour l'avenir : il voudrait le chenal de 35 pieds de profondeur, qui donnerait accès aux plus grands steamers entrant actuellement dans le port de New-York. En complétant un peu le matériel actuel, le travail entre Montréal et les eaux de marée pourrait être effectué en 6 années ! On comprend aisément de quelle importance serait la réalisation de ce projet pour le commerce du St-Laurent et la prospérité du Dominion.

C'est ici le cas de rappeler, en terminant, les paroles que lord Durham prononçait en 1837 : "L'Etat de New-York s'est créé son propre St-Laurent, de Buffalo à l'Atlantique, par Albany, la rivière Hudson et New-York ; et, de ce chef, il s'est emparé du commerce que le Canada a laissé perdre par sa négligence à améliorer ses voies navigables". — Tout fait espérer que, dans un très prochain avenir, le Canada prendra sa revanche en renversant les rôles.