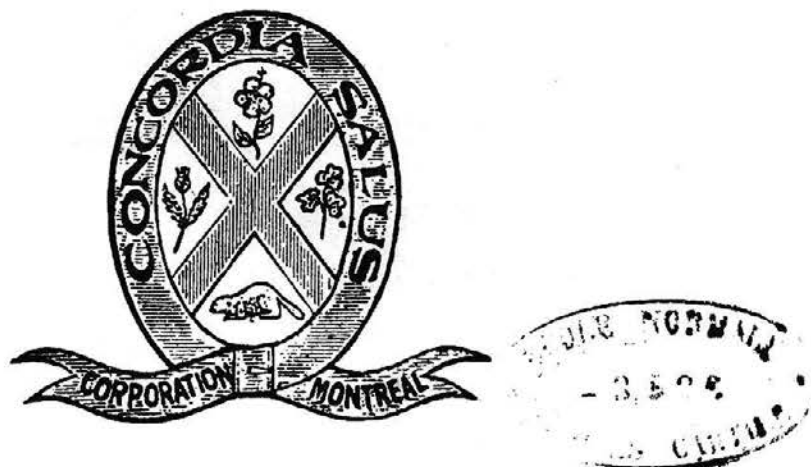


Montréal  
Commission industrielle

# MONTRÉAL

*La Métropole du Canada*



*Publié sous les auspices de la*

**Commission Industrielle de Montréal**

**1931**

# TABLE DES MATIERES

	PAGE
<i>Avant propos</i> .....	7
<i>Historique</i> .....	8
<i>L'Aéroport de St-Hubert</i> .....	114
<i>Ahern Safe Co., Ltd.</i> .....	60
<i>L'Architecture des Jardins</i> .....	137
<i>Les Bananes de la Jamaïque</i> .....	121
<i>La Beauharnois</i> .....	91
<i>Le Board of Trade</i> .....	21
<i>La Bourse de Montréal</i> .....	99
<i>Canadian Broadcasting</i> .....	98
<i>Canadian Marconi</i> .....	97
<i>Le Canadien Pacifique</i> .....	71
<i>La Chambre de Commerce du District de Montréal</i> .....	28
<i>La Chambre de l'Immeuble de Montréal</i> .....	19
<i>La Cie Canadienne de l'Air Liquide, Ltée</i> .....	24
<i>La Cité de Montréal installe le Système Horni</i> .....	102
<i>La Construction à Montréal</i> .....	51
<i>La découverte du verre a été accidentelle</i> .....	139
<i>General Steel Wares Ltd.</i> .....	122
<i>Le plus Grand Montréal</i> .....	9
<i>Hippo Weir</i> .....	94
<i>Le Hockey</i> .....	117
<i>Hwaiking Shops</i> .....	129
<i>Une importante entreprise de draguage</i> .....	59
<i>L'Industrie du Bois</i> .....	57
<i>L'Industrie de la Brique</i> .....	56
<i>La Ligue du Progrès Civique</i> .....	95
<i>La Locomotive "8000"</i> .....	74
<i>La Loi des Liqueurs</i> .....	128
<i>Montréal-Est répond aux prévisions de son fondateur</i> .....	83
<i>Montréal et sa Main-d'œuvre</i> .....	105
<i>Montreal Light, Heat &amp; Power Cons.</i> .....	77
<i>Montréal, Centre logique pour le manufacturier</i> .....	31
<i>Montréal est un centre important pour le Téléphone</i> .....	32
<i>Montréal, Grand Port océanique</i> .....	43
<i>Nouvel Entraînement Pratique pour l'électricité</i> .....	119
<i>Nouvel entraînement pratique pour l'électricité</i> .....	119
<i>Montréal progresse rapidement</i> .....	55
<i>L'Organisation Ouvrière à Montréal</i> .....	111
<i>La Pierre Artificielle</i> .....	26
<i>Produits en Canada</i> .....	37
<i>Réseau National du Canad</i> .....	65
<i>Riverside Foundry Inc.</i> .....	136
<i>La Semaine des Acheleurs</i> .....	25
<i>La Situation Bancaire</i> .....	33
<i>Le Service des Incendies</i> .....	127
<i>Le Service de Police</i> .....	123
<i>Le Service des Postes</i> .....	140
<i>Le Stade de Montréal</i> .....	115
<i>Syndicats ouvriers Internationaux</i> .....	112
<i>Les Termini de Montréal du Canadien National</i> .....	61
<i>Le Transport en Commun</i> .....	69
<i>Une Maison canadienne accuse un progrès marqué</i> .....	134
<i>Unions Nationales et Catholiques</i> .....	111
<i>La Visite de Montréal</i> .....	131

# TABLE DES MATIERES

	PAGE
<i>Avant propos</i> .....	7
<i>Historique</i> .....	8
<i>L'Aéroport de St-Hubert</i> .....	114
<i>Ahern Safe Co., Ltd.</i> .....	60
<i>L'Architecture des Jardins</i> .....	137
<i>Les Bananes de la Jamaïque</i> .....	121
<i>La Beauharnois</i> .....	91
<i>Le Board of Trade</i> .....	21
<i>La Bourse de Montréal</i> .....	99
<i>Canadian Broadcasting</i> .....	98
<i>Canadian Marconi</i> .....	97
<i>Le Canadien Pacifique</i> .....	71
<i>La Chambre de Commerce du District de Montréal</i> .....	28
<i>La Chambre de l'Immeuble de Montréal</i> .....	19
<i>La Cie Canadienne de l'Air Liquide, Ltée</i> .....	24
<i>La Cité de Montréal installe le Système Horni</i> .....	102
<i>La Construction à Montréal</i> .....	51
<i>La découverte du verre a été accidentelle</i> .....	139
<i>General Steel Wares Ltd.</i> .....	122
<i>Le plus Grand Montréal</i> .....	9
<i>Hippo Weir</i> .....	94
<i>Le Hockey</i> .....	117
<i>Hwaiking Shops</i> .....	129
<i>Une importante entreprise de dragage</i> .....	59
<i>L'Industrie du Bois</i> .....	57
<i>L'Industrie de la Brique</i> .....	56
<i>La Ligue du Progrès Civique</i> .....	95
<i>La Locomotive "8000"</i> .....	74
<i>La Loi des Liqueurs</i> .....	128
<i>Montréal-Est répond aux prévisions de son fondateur</i> .....	83
<i>Montréal et sa Main-d'œuvre</i> .....	105
<i>Montreal Light, Heat &amp; Power Cons.</i> .....	77
<i>Montréal, Centre logique pour le manufacturier</i> .....	31
<i>Montréal est un centre important pour le Téléphone</i> .....	32
<i>Montréal, Grand Port océanique</i> .....	43
<i>Nouvel Entraînement Pratique pour l'électricité</i> .....	119
<i>Nouvel entraînement pratique pour l'électricité</i> .....	119
<i>Montréal progresse rapidement</i> .....	55
<i>L'Organisation Ouvrière à Montréal</i> .....	111
<i>La Pierre Artificielle</i> .....	26
<i>Produits en Canada</i> .....	37
<i>Réseau National du Canad</i> .....	65
<i>Riverside Foundry Inc.</i> .....	136
<i>La Semaine des Acheteurs</i> .....	25
<i>La Situation Bancaire</i> .....	33
<i>Le Service des Incendies</i> .....	127
<i>Le Service de Police</i> .....	123
<i>Le Service des Postes</i> .....	140
<i>Le Stade de Montréal</i> .....	115
<i>Syndicats ouvriers Internationaux</i> .....	112
<i>Les Termini de Montréal du Canadien National</i> .....	61
<i>Le Transport en Commun</i> .....	69
<i>Une Maison canadienne accuse un progrès marqué</i> .....	134
<i>Unions Nationales et Catholiques</i> .....	111
<i>La Visite de Montréal</i> .....	131

*Droits Réservés - Canada*

1 9 3 1

*CANADIAN RECORD OF NATIONAL DEVELOPMENT, INC.*

*MONTREAL*

18244

# MONTREAL LA METROPOLE DU CANADA



*Un aperçu général du Progrès et du Développement  
de la Métropole Canadienne*

# MEMBRES de L'EXECUTIF



Wm. SMILEY WELDON



J.-M. SAVIGNAC



J.-ALLAN  
BRAY  
Président  
du Comité  
Exécutif

Tancrède FORTIN, C.R.

ALFRED MATHIEU



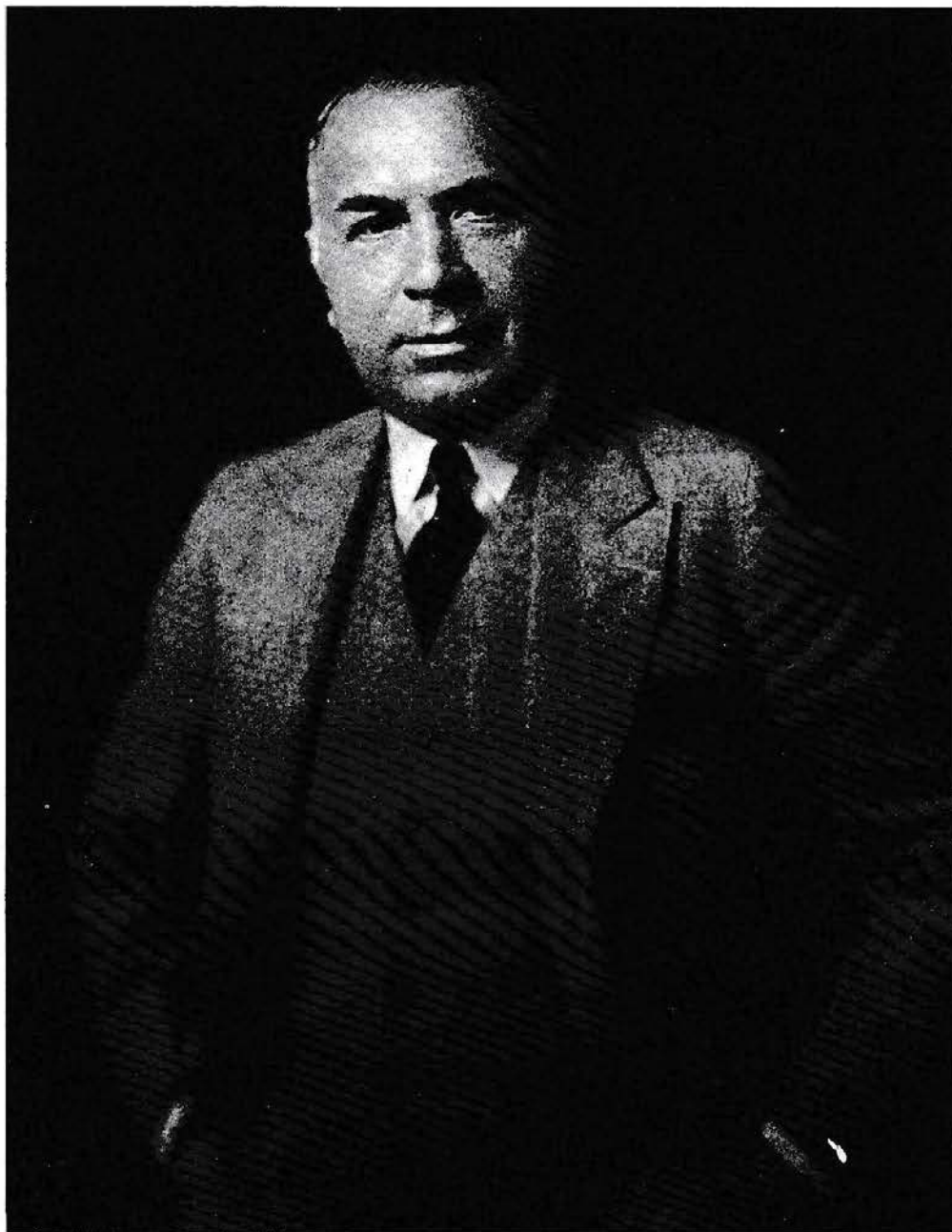
W.-H. BIGGAR  
Président  
du Conseil Municipal



HONORE PARENT, C.R.  
Directeur des  
Services



Le premier Commissaire Industriel de la Cité de Montréal



J.-B. BAILLARGEON

## AVANT-PROPOS

**I**l y a quelques mois, Montréal se dotait d'une "Commission Industrielle". Depuis quelque temps déjà, le besoin d'un tel organisme se faisait sentir dans la Métropole du Canada. Jusqu'alors, Montréal, grâce à une situation unique au monde, et grâce aussi à une population excessivement intelligente et laborieuse s'était développée et avait grandi par la force des circonstances.

Puis la crise est venue, crise économique, crise financière, crise industrielle, locale et nationale parce que mondiale.

Se refusant à ralentir sa marche toujours ascendante vers le progrès et vers de plus hauts sommets, Montréal a décidé de se faire connaître davantage chez ses voisins et à l'étranger afin d'amener chez elle des industries nouvelles ne venant pas en compétition avec celles déjà existantes, afin d'attirer de plus en plus nombreux les touristes en collaborant avec les associations touristiques déjà établies, afin d'annoncer davantage les produits montréalais et provinciaux en s'associant plus étroitement avec les marchands. Les avantages géographiques et économiques extraordinaires que la Métropole du Canada peut offrir à une firme en quête d'un site favorable à son industrie, lui vaudront, nous en sommes sûrs, une popularité et un succès certains.

Ce premier pamphlet offert au public par la "Commission Industrielle" de la ville de Montréal, contient les renseignements compilés à date. Il n'a pas la prétention d'être complet. La cause en est dans le peu de temps que nous avons eu à notre disposition pour entreprendre et organiser cette campagne de publicité. Nous espérons que notre deuxième publication sera en mesure de compléter celle-ci, car nous avons commencé une étude technique approfondie de la cité, étude dont nous avons reconnu le besoin.

Nous estimons que la publicité de notre ville ne peut porter ses fruits, que si elle est soutenue par un service d'information complet et précis. Pour être à même de renseigner, il faut avoir des faits, et non pas simplement des suppositions et des généralités. Aujourd'hui, l'emplacement d'une usine se choisit d'après des données scientifiques, et la ville qui désire attirer une industrie, doit être à même de fournir des faits et des chiffres précis.

Tous ces renseignements concernant la statistique, et se rapportant aux différents facteurs industriels, économiques et géographiques, seront abordés et disséqués le plus consciencieusement possible, afin que l'étranger qui nous lira soit tout de suite intéressé et renseigné sur les multiples avantages que notre ville est en mesure d'offrir.

En attendant la publication de ce pamphlet promis, nous nous mettons à l'entière disposition de ceux qui désireraient avoir de plus amples renseignements sur Montréal et sur ses possibilités illimitées.



*Commissaire Industriel de la Cité de Montréal*



**E**N AMERIQUE, les villes sont des prodiges de croissance. Leur histoire est un conte modernisé des Mille et Une Nuits. En quelques années, une métropole surgit du désert. Montréal est bien *américaine* par son développement. Mais la magie du commerce et de l'industrie ne suffit pas à caractériser la magnificence de son épanouissement. Version moderne de récit merveilleux, mais aussi chapitre de la Légende Dorée, fragment de poème épique.

Une bourgade sauvage lors du voyage de Cartier en 1535, une solitude en 1642, l'île de Montréal devient à partir du printemps de cette même année, une colonie de la primitive Eglise, une pépinière de chrétiens et de héros. Maisonneuve, Jeanne-Mance, les Sulpiciens, l'esprit chevaleresque, la charité, le dévouement, la bravoure, les plus nobles hommes et femmes de France président à la naissance et au progrès de l'établissement, poste d'avant-garde devant l'Iroquois sanguinaire. Quelle ville peut se targuer de pareille origine ? Et surtout, quelle ville aussi jeune ? Et Montréal destinée à devenir la Métropole du Canada, devint un centre bruisant de commerce. Cette piquante antithèse indique l'un des charmes de Montréal. C'est la ville des contrastes, des disparates. La cité de Maisonneuve, oui, mais aussi une Cosmopolis, rendez-vous de toutes les races et de toutes les langues. Et ce centre cosmopolite, ce siège de plusieurs des grandes institutions financières anglaises du pays, cette grande ville anglo-saxonne se compose aux *trois-quarts* de Canadiens-français. C'est la deuxième grande ville française de l'univers.

Pour le voyageur le moins observateur, quel régal de considérer les multiples aspects d'une pareille complexité. Voici des monuments qui célèbrent la gloire de l'Angleterre: la colonne Nelson, le monument Victoria, le monument Edouard VII. Et voilà des monuments élevés à la mémoire de grands Français: un Maisonneuve, une Jeanne-Mance, un Dollard; ou à des hommes d'Etat canadiens-français ou anglais: un Cartier, un Macdonald. A côté de la banque de Montréal, une plaque désigne au passant le théâtre d'un combat entre les Iroquois et les soldats de Maisonneuve. C'est là une des étrangetés de Montréal. Le quartier des affaires regorge de souvenirs historiques.

C'est le vieux Montréal, un sol annobli par le sang versé, le labeur, le sacrifice, la prière. Dans le brouhaha d'une artère encombrée, devant une enfilade de prosaïques immeubles, en pleine atmosphère de mercantilisme, vous recueillez ainsi des témoignages inattendus du passé qui abolissent le tramway et l'électricité, tout l'attirail et la trépidation du progrès, et reportent trois siècles en arrière. Mais depuis longtemps, le quartier des affaires débordé les limites du vieux Montréal. La ville s'agrandit de partout à la fois, sauf là où elle rencontre l'obstacle de l'eau et de la montagne. Et encore y a-t-il plusieurs maisons accrochées au flanc du Mont-Royal, et sur la rive sud du fleuve, des usines apparaissent, des noyaux de petites villes se constituent, tel Brooklyn en face de New-York. La ville tend à embrasser toute la longueur de l'île. Montréal doit sa grandeur à sa position géographique. A mille milles dans les terres, c'est un grand port maritime, le deuxième du continent, le premier du Canada, le plus grand port intérieur du monde, un plus grand port pour l'expédition du blé que New-York même, un port long de plusieurs milles et merveilleusement organisé. Montréal est le point de communication, le distributeur naturel des échanges entre le Canada et l'Europe. C'est aussi le centre manufacturier par excellence de l'Est canadien. Le blé de l'Ouest y arrive par eau et par voie ferrée. Des produits ouvrés de tout genre en sortent constamment. Des campagnes voisines, du pays entier, d'outre-mer, de nouveaux citoyens y accourent.

Les éléments mêlés de sa prospérité, le commerce et l'industrie n'effacent pas dans Montréal le caractère sublime imprimé à l'origine. Le signe de l'esprit demeure indélébile, les beautés du site en partie intactes sous les croissances du progrès matériel. Percé du tunnel du chemin de fer national du Canada, le Mont-Royal est aussi séduisant qu'au temps de Cartier, et sert de parc incomparable. Sillonné de vapeurs, le Saint-Laurent garde sa magnificence. De fugaces fumées ne gâtent pas le panorama qui valut à la montagne son nom rutilant.

Le rôle de centre commercial n'exclut pas celui de centre intellectuel, au contraire. Montréal possède deux grandes universités fréquentées par des milliers d'étudiants, l'une anglaise, l'Université McGill; l'autre française, l'Université de Montréal.

Et cette ville bruyante d'un million d'habitants, avec ses 2,500 fabriques et usines, avec ses nombreux gratte-ciel et ses théâtres, avec ses innombrables magasins et entrepôts, cette ville active, secouée chaque jour par l'effort d'une population laborieuse, cette ville de travail et de plaisir, est aussi une ville de prières. Elle renferme près de 500 églises, chapelles et temples. La ville aux clochers. C'est l'impression dominante qu'elle laisse aux touristes qui la voient dans la splendeur estivale de la nature laurentienne, ou bien ornée de sa virginale parure de neige, en pleine saison des sports d'hiver.

La voix véritable de Montréal, ce n'est pas la sirène d'usine, mais le carillon. La métropole a une âme. Malgré le progrès matériel, l'idéal de Montréal se perpétue. La croix de cent pieds érigée sur le Mont-Royal et qui brille le soir comme un Labarum fantastique le proclame, et marque Montréal d'un signe providentiel, d'un signe unique en Amérique.

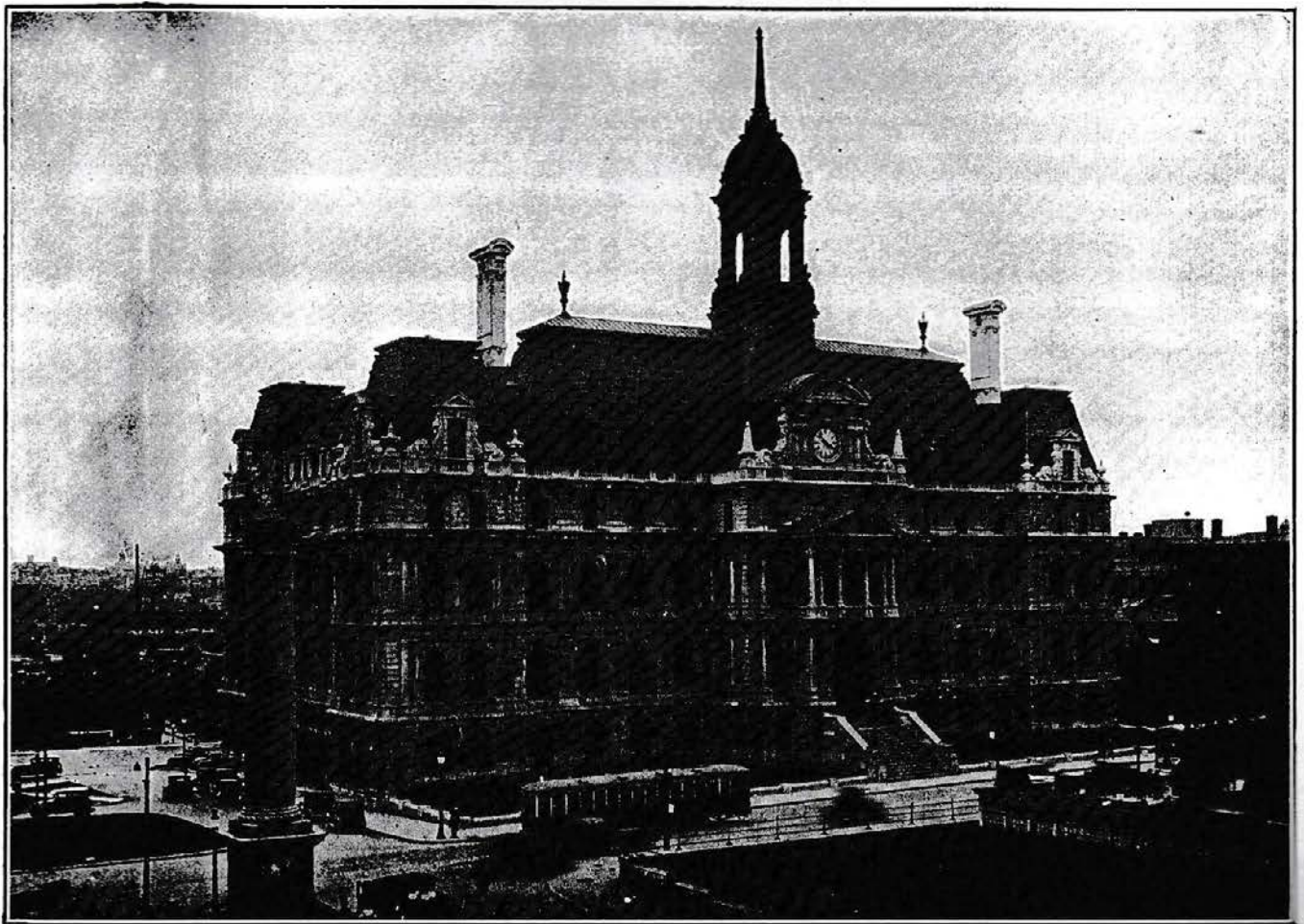
# LE PLUS GRAND MONTREAL

Par Honoré Parent, C.R.

## Ambiance Physique et Aspect Social

L'île de Montréal est encerclée par les eaux du fleuve St-Laurent et de la rivière Ottawa. Ces bornes ne manquent pas de variété cependant : au sud, le lac St-

son immense hôpital, son Oratoire St-Joseph, c'est la Ville et, courant sur ses pentes vers la rivière, on voit, comme dit le poète :



Louis étend sa nappe bleue; vers le nord-ouest, c'est le lac des Deux-Montagnes qui s'étale paresseusement; au sud-est, les rapides de Lachine se précipitent avec tumulte, pour se glisser enfin avec un calme apparent entre les piliers du Pont Victoria.

L'île elle-même est dominée par le Mont-Royal, dont la masse couverte de feuillage, s'élance à 750 pieds dans les airs. Tout autour de la Montagne, tentant même de la prendre d'assaut, avec ses villas, ses deux universités,

*"Gares, halles, clochers, voûtes, dômes, beffrois,  
"Et du verre et de l'or et des feux sur les toits."*

Par ses églises nombreuses, ses institutions religieuses et de charité, ses hôpitaux, sa population mixte. (dont 72% est de langue française.) ses hôtels, ses parcs, ses facilités de transport en commun, ses sports d'hiver, son hospitalité généreuse, sa gaieté, cette atmosphère de liberté qui y règne, ses beautés naturelles, Montréal est un centre social d'une qualité rare.

### *Les Municipales*

Notre loi municipale, faisant partie de notre législation publique, est en grande partie d'origine britannique.

Les municipalités de la Province de Québec sont de trois sortes : celles gouvernées par le Code Municipal; celles qui sont régies par la Loi des Villes et Cités et enfin les Cités possédant une charte spéciale.

- 1.—Le Code Municipal ne s'applique qu'aux villages et aux petites paroisses de campagne.
- 2.—La Loi des Villes et Cités régit les villes ayant une population d'au moins deux mille habitants ou les cités de plus de six mille âmes.
- 3.—Quelques-unes des plus grandes cités obtiennent des chartes spéciales de la Législature Provinciale. Elles ne sont pas régies par la législation précitée.

### *Charte de la Cité*

La charte actuelle de notre Cité remonte à l'année 1899. Depuis lors, elle a été, chaque année, considérée, étudiée, amendée, modifiée par la Législature, quelquefois à son avantage, parfois à son détriment.

En 1921, la Cité de Montréal fut divisée en 35 quartiers, chacun élisant un échevin. Les élections ont lieu tous les deux ans, le premier lundi du mois d'avril.

### *Le Maire*

Le Maire est élu par tous les électeurs de la Cité.

Ses devoirs ont été comparés à ceux du Président de la Chambre ou même du Lieutenant-Gouverneur.

Ses fonctions consistent à convoquer les assemblées ordinaires et spéciales du Conseil qu'il préside; il a le droit de soumettre des observations au Conseil et au Comité Exécutif, mais n'a pas le droit de faire partie de ce dernier.

C'est le premier magistrat de la Cité.

Il la représente lors de toutes les cérémonies officielles.

### *Le Conseil Municipal*

Le Conseil, excepté dans les cas où il est autrement statué, exerce tous les pouvoirs de la Cité.

D'une façon générale, il édicte, amende ou abroge les règlements concernant la paix, l'ordre, la bonne administration et le bien-être général.

Le Conseil peut, par un vote de la majorité des membres présents, amener, rejeter ou adopter un rapport du Comité Exécutif, sauf lorsqu'il s'agit de contrats et de la nomination ou de la destitution de certains fonctionnaires ci-après mentionnés, ces rapports ne pouvant qu'être rejetés ou approuvés.

Le salaire de tous les officiers nommés par le Conseil est fixé par celui-ci.

### *Le Comité Exécutif*

La Cité est aussi gouvernée par un Comité Exécutif de cinq membres élus par le Conseil à sa première assemblée après les élections. Le Président du Comité est élu par le Conseil.

Ce Comité nous rappelle le Cabinet des Ministres à la Chambre; le président y faisant fonction de Premier Ministre.

Les membres du Comité conservent leurs sièges au Conseil.

Toutes les questions du ressort du Conseil, sauf certaines exceptions, doivent être l'objet d'un rapport de la part du Comité Exécutif, le Conseil étant privé de tout droit d'initiative.

Les crédits votés par le Conseil, soit à même le budget, soit sur le produit des emprunts ou autrement, doivent rester à la disposition du Comité Exécutif qui est chargé de veiller à leur emploi pour les fins pour lesquelles ils ont été votés, sans approbation ultérieure du Conseil.

Le Comité accorde les contrats ne comportant une dépense de plus de \$5,000.00.

Les salaires des employés civiques, à l'exception des chefs de services et des évaluateurs, sont fixés par le Comité Exécutif.

### *Administration*

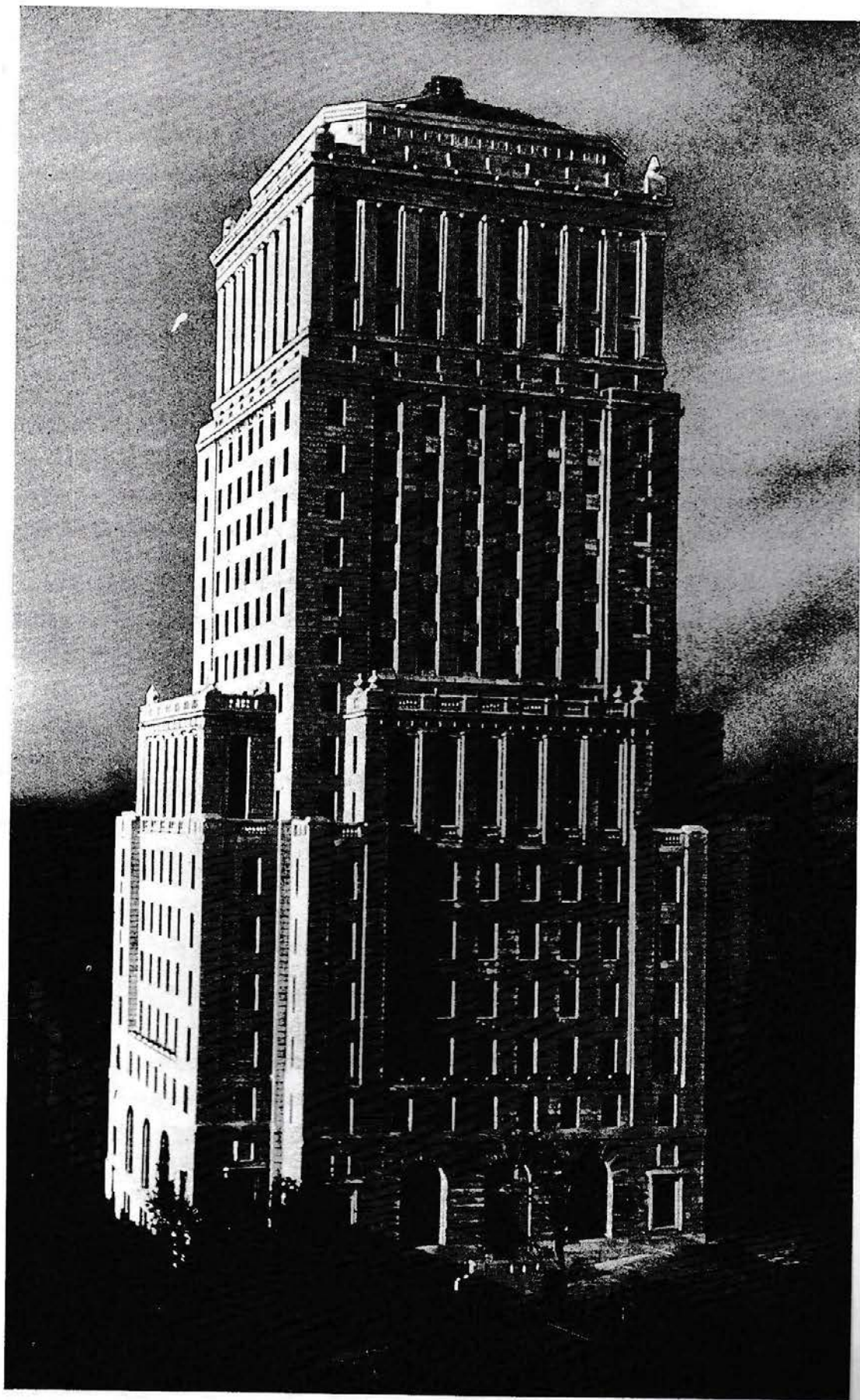
L'administration de la Cité repose sur sept services qui sont : le Contentieux, la Santé, les Travaux Publics, le Secrétariat, les Finances, la Police et les Incendies. Ce classement n'est pas rigide. Autour de ces catégories gravitent un certain nombre d'unités administratives plus ou moins importantes et plus ou moins indépendantes. C'est ainsi que le corps des évaluateurs relève du Conseil, alors que le Bureau des Achats et des Ventes et la Bibliothèque dépendent, le premier du Trésorier de la Cité, le second du Secrétariat.

Tous les chefs de services, y compris les Évaluateurs, sont nommés, suspendus ou congédiés par le Conseil sur un rapport du Comité Exécutif. Ledit rapport ne peut être amendé. Il peut seulement être rejeté par la majorité absolue du Conseil.

Au centre de cet organisme siège le Directeur des Services.

Il est nommé, suspendu et destitué par la majorité absolue du Conseil. Il est indépendant en quelque sorte du Comité Exécutif, dont il fait partie avec voix délibérante, mais sans droit de vote. Le Conseil ne peut, avant qu'il ne l'ait élu ou remplacé, adopter de rapport ni de règlement. Il est interdit au Comité Exécutif de délibérer en son absence. Si cette charge devient vacante, le Conseil doit la remplir dans les trente jours. Un directeur provisoire peut cependant être choisi durant l'interrègne.

Un remarquable specimen de l'imposante architecture de Montréal



Edifice du Bell Telephone

Le Directeur des Services doit consacrer tout son temps au service de la Cité pendant les jours ouvrables. Il lui est interdit d'occuper toute autre charge rémunérée, ni d'être intéressé directement ou indirectement, à quelque titre que ce soit, dans toute compagnie d'utilité publique, exploitant un service quelconque dans la Cité, ou dans aucun contrat auquel cette dernière est partie.

Il est l'agent de liaison entre le public et l'administration de même qu'entre le Comité Exécutif et les divers services. Il transmet à ces derniers les ordres et demandes d'information du Comité et soumet au Comité les rapports préparés par les différents services.

Enfin, si le Directeur le recommande, le Conseil peut donner ou accepter tout contrat, de quelque montant ou de quelque valeur qu'il soit, sans demander de soumissions.

Ajoutons qu'il a charge du personnel du Comité Exécutif et qu'il a également sous sa juridiction le Conseil-ler Technique du Comité ainsi que le Commissaire Industriel.

### Finances

A la tête de ce service se trouve le Trésorier de la Cité. Il faut remarquer qu'il a, de fait, sous ses ordres, trois départements : Les Licences et Permis, les Taxes (générales et spéciales), le Bureau des Achats et des Ventes.

En dehors des sept services déjà énumérés, il y a encore deux autres officiers civiques complètement indépendants : le Contrôleur-Auditeur de la Cité et le Président du Bureau des Evaluateurs.

En ce qui regarde le premier, il est bon de remarquer qu'aucune dépense des deniers publics ne peut être consentie sans un certificat du Contrôleur constatant qu'il y a des fonds disponibles pour l'objet proposé.

Je ne pense pas qu'il soit nécessaire d'insister particulièrement sur les autres services, car leurs fonctions sont clairement indiquées par leur titre.

Pour ce qui est du Directeur de la Police, je ferai simplement remarquer qu'il est engagé "durant bonne conduite", c'est-à-dire qu'il ne peut être destitué sans une raison valable que les Tribunaux peuvent être appelés à apprécier. Tous les autres officiers sont engagés "durant bon plaisir", ce qui signifie qu'ils peuvent être destitués même sans motif et sans aucun recours légal vis-à-vis de la Cité.

Examinons maintenant, d'une façon très succincte, l'organisation financière de Montréal.

Nous allons d'abord voir le mécanisme du Budget.

### Le Budget

Il y a trois sortes de budgets : Le Budget Annuel, le Budget Spécial et le Budget Supplémentaire.

Le *Budget Annuel Ordinaire* est préparé et soumis au Conseil par le Comité Exécutif. Il doit être déposé au Bureau du Greffier au plus tard le premier décembre et voté par le Conseil au cours du même mois.

En votant le Budget, le Conseil doit maintenir l'équilibre entre les recettes et les dépenses et prévoir :

- (a) le coût de la perception des revenus de la Cité.
- (b) l'intérêt sur la dette et tout fonds d'amortissement qui peut être établi.
- (c) la taxe scolaire.
- (d) une réserve de trois pour cent pour dépenses imprévues telles que celles ayant trait aux jugements, réceptions officielles, épidémies, inondations, événements fortuits et dommages causés par cas de force majeure. La Cité peut charger à ce fond l'enlèvement de la neige et de la glace des trottoirs.
- (e) d'autres charges affectant le revenu de la Cité, y compris tout déficit provenant d'une année précédente.
- (f) les réparations, l'entretien, les salaires et les dépenses générales d'administration.
- (g) la perte possible dans la perception des taxes.

Le revenu probable de la Cité doit être estimé comme suit :

en calculant le montant de la taxe immobilière, de la taxe d'eau et de la taxe d'affaires pour l'année en cours, en prenant en considération l'augmentation ou la diminution probable pouvant résulter de l'augmentation ou de la diminution du taux de ces taxes, pourvu que ces changements de tarif soient établis au plus tard au moment de l'adoption du budget;

en ajoutant au montant de ces perceptions le montant probable à percevoir pendant l'année suivante de toutes personnes, compagnies ou corporations en vertu des réglemens, contrats ou autres actes;

en ajoutant aux sommes ci-dessus un montant correspondant à tout autre revenu perçu durant l'année courante jusqu'au 31 octobre inclusivement, de même que le montant probable à percevoir durant les mois de novembre et décembre.

En cas de nécessité urgente, tels que épidémies, inondations, dommages causés par force majeure ou jugements, le Conseil peut, par un règlement, faire telle ap-

propriation qu'il juge nécessaire au-delà du montant à sa disposition, pourvu que par ledit règlement une taxe additionnelle soit imposée sur les propriétés immobilières, payable dans le cours de l'année où ce règlement est passé et suffisante pour couvrir le montant ainsi approprié.

Le *Budget Spécial* est voté comme suit :

Si le Conseil trouve que les revenus de la Cité sont insuffisants pour couvrir les dépenses d'administration de l'année, il est autorisé à adopter, sur un rapport du Comité Exécutif, un *Budget Spécial* pour combler le déficit. Ce budget ne peut être adopté qu'entre le 1er septembre et le 31 octobre de chaque année. Il doit être préparé par le Comité Exécutif et soumis au Conseil qui peut l'adopter immédiatement après sa réception.

Afin de se procurer le montant voté, la Cité est autorisée à imposer, par simple résolution, et à prélever sur tous les immeubles taxables de la Cité une taxe immobilière additionnelle ne dépassant pas 15 cents par \$100.00 de la valeur des immeubles suivant le rôle d'évaluation.

Le *Budget Supplémentaire* est préparé par le Comité Exécutif et soumis au Conseil suivant la même procédure que celle prévue pour le *Budget Ordinaire*.

Il est du devoir du Contrôleur de la Cité de soumettre au Comité Exécutif, au plus tard le 1er mai de chaque année, un estimé du surplus provenant des précédentes années fiscales, après que toutes les appropriations votées et les obligations inhérentes auront été satisfaites. Cet estimé doit également mentionner la perception probable de ce surplus avant l'expiration de l'année fiscale en cours.

Le Conseil peut voter, comme appropriations supplémentaires pour besoins d'administration, travaux publics ou autres fins prévues par la charte, la somme fixée suivant le paragraphe précédent.

#### *Pouvoir d'emprunt*

Il y a, en réalité, quatre genres d'emprunts que la Cité est autorisée à effectuer.

#### *Emprunts Ordinaires*

La Cité a le pouvoir d'emprunter, pour l'exécution des travaux publics, l'ouverture et l'élargissement des rues, la construction d'hôpitaux, de bains publics, de postes contre l'incendie, etc., jusqu'à un maximum de 12% de la valeur des immeubles taxables.

Depuis 1929, cependant, ces emprunts doivent être maintenant soumis, par voie de referendum, à l'appro-

#### *Emprunts par Referendum*

Suivant un autre article de la Charte de la Cité, celle-ci peut emprunter au-delà des limites de son pouvoir d'emprunt, si ledit emprunt est approuvé par les contribuables par voie de referendum.

Depuis 1929 la limite autrefois fixée du pouvoir d'emprunt n'a plus de raison d'être, puisque maintenant la Cité est incapable d'effectuer, sans un referendum, aucun emprunt, qu'il soit en-deça ou au-delà de son pouvoir d'emprunt précité de 12%.

#### *Emprunts Spéciaux*

La Cité est également autorisée parfois, par un statut spécial, à emprunter pour une fin bien définie, sans soumettre ces emprunts à l'approbation des électeurs. Ceci constitue ce que nous appelons les "*Emprunts Spéciaux*". Par exemple tous les emprunts contractés pour venir en aide au chômage entrent dans cette catégorie.

#### *Emprunts pour le "Fonds de Roulement"*

La loi autorise également la Cité à emprunter tout l'argent dont elle a besoin pour le "*Fonds de Roulement*", c'est-à-dire pour les dépenses qui doivent être remboursées à la Cité au moyen de taxes spéciales. La Cité paie immédiatement le coût de ces améliorations à même les fonds provenant de l'emprunt : la taxe spéciale imposée à tous les intéressés permet de rentrer dans l'argent dépensé et de payer l'intérêt et le capital de l'emprunt.

La Cité peut aussi tirer sur ce fonds en vue d'acheter des marchandises, matériaux ou machineries dont elle a besoin pour effectuer ses travaux publics et chaque année elle met de côté une partie de ses propres recettes pour couvrir la dépréciation de ces dits objets. Le total de ces derniers emprunts ne doit pas excéder \$300,000.00.

#### *Taxes*

Notre système d'impôts municipaux se divise en deux parties : premièrement la taxe immobilière et secondement la taxe personnelle. Le premier groupe comprend :

La *taxe immobilière* qui est basée sur l'évaluation municipale des propriétés, à raison de 1.35% de l'évaluation. Elle a rapporté en 1930, \$12,975,151.94.

La *taxe scolaire*. La Cité entretient les écoles situées dans ses limites, mais ces écoles sont sous le contrôle direct de deux Commissions indépendantes. Une taxe est prélevée annuellement, par répartition sur les immeubles, suffisante pour élever le montant minimum de \$10.00 par

a été pour les catholiques de \$0.70 par \$100.00 d'évaluation; pour les protestants de \$1.00 par \$100.00 et pour les neutres de \$1.20 par \$100.00, produisant un revenu total de \$9,155,985.48.

Les *taxes spéciales*. Elles peuvent se diviser en trois groupes principaux. Il y a d'abord une taxe de \$0.40 par \$1,000.00 d'évaluation, pour couvrir l'intérêt et le fonds d'amortissement de certains emprunts au total de \$4,700,000.00 effectués dans le passé.

En deuxième lieu, une taxe spéciale — réduite cette année à \$0.90 par \$1,000.00 d'évaluation — est imposée en vue d'acquitter l'excédent de \$5.00 la verge carrée dans le coût des pavages, ainsi que la part d'intérêts qui doit être supportée par la cité sur certaines dépenses pour travaux publics. Cette taxe absorbe également le coût des pavages qui ne peuvent être chargés aux propriétaires riverains. Elle est imposée sur tous les immeubles.

Troisièmement il y a la taxe des pavages. Les propriétaires riverains d'une rue où se fait un pavage paient ce pavage au prix uniforme de \$5.00 la verge carré.

Enfin, il y a encore un quatrième genre d'impôts spéciaux, lesquels sont chargés aux propriétés qui sont supposées retirer quelque avantage des améliorations dont on leur charge le coût. Ces améliorations consistent généralement en expropriations, en constructions de tuyaux d'aqueduc ou d'égouts.

Les *taxes personnelles* comprennent :

- 1.—La taxe d'eau de 6% de la valeur du loyer annuel ou, lorsque l'eau est fournie au compteur, au taux de \$1.15 par 1,000 pieds cubes avec un minimum de 6% de la valeur locative annuelle de l'immeuble concerné.
- 2.—La taxe d'affaires qui est calculée au taux de 8½% sur le loyer annuel.
- 3.—Enfin, les licences et permis perçus en vertu de différents règlements.

Les impôts municipaux sont plutôt bas ici. Avec une population de 950,000 habitants, leur taux n'est que de \$37.76½ per capita, tandis qu'à Toronto, par simple comparaison, il est de \$63.27 pour une population de 603,379 âmes. Le montant total de toutes les taxes immobilières et personnelles (y compris la taxe sur la propriété, la taxe scolaire, la taxe d'affaires et la taxe d'eau) est, suivant M. Ferns, président du Bureau des Évaluateurs, de \$3.00 par \$100.00 d'évaluation municipale, tandis qu'il atteint \$3.79 à Toronto.

### *Le Progrès d'Une Ville*

En 1911, Montréal avait une population de 522,377 âmes; en 1921 ce chiffre atteignait 839,704 habitants et en 1931 Montréal et sa banlieue réunies comptent plus de 1,200,000 individus.

Le budget de la Cité, en 1924, était de \$26,500,000.; pour l'année courante il dépassera \$41,000,000.00. La valeur totale des immeubles était de \$970,363,238 en 1924; elle est aujourd'hui de \$1,245,746,459. Des permis de construction ont été accordés en 1924 pour un montant approximatif de \$24,000,000.00; l'an dernier ils atteignaient \$31,000,000.00 et \$46,000,000.00 en 1929. Le capital engagé dans les différentes industries est en chiffres ronds de \$481,181,947.

### *Montréal, Véritable Chambre de Compensation du Dominion*

Tout le monde conviendra que notre Cité est la véritable Chambre de compensation (Clearing-House) du pays. Elle l'est de pas mal de façons.

En effet, elle est le deuxième port de mer de l'Amérique du Nord et le plus grand port du monde pour l'exportation du grain. Nos quais s'étendent sur une distance de neuf milles le long du fleuve. Nos silos à grains, autrement dit nos élévateurs, ont une capacité totale de 15,000,000 de boisseaux. L'an dernier, par notre port, on expédiait près de 80,000,000 de boisseaux de céréales, alors qu'il n'en passait que 48,717,000 par le port de New-York.

Nos deux grands réseaux de chemin de fer ont, en outre, leur terminus dans la Métropole. C'est ici que se trouve le siège social de la Banque de Montréal, de la Banque Royale et des plus grands établissements financiers du Canada.

En plus de son port de mer, notre Cité se trouve être en même temps un carrefour d'importance capitale pour la navigation intérieure et extérieure ainsi que pour les chemins de fer canadiens et américains. Sans être essentiellement un centre industriel, elle compte cependant 1834 industries majeures, employant 101,668 ouvriers et comportant une liste de paie de \$119,226,844.

Tout cela tend à faire de Montréal un marché intéressant pour la main d'oeuvre ou si l'on préfère une chambre de compensation du travail très active.

\* \* \*

Que conclure de tout ce qui précède, si ce n'est que tous les intérêts économiques de la Nation doivent passer par le grand Canyon de la rue St-Jacques.

Quoi qu'il advienne, demain, comme hier, comme aujourd'hui, Montréal continuera d'être la Métropole du Canada.

Honoré PARENT,

*Directeur des Services.*

# TAXES

*imposées par la Cité de Montréal*

---

Taxe d'Eau .....	6% de la valeur locative
Eau (Tarif au compteur) .....	\$1.15 par 1,000 pieds cubes (1 pied cube = 6.23 gallons)
Taxes d'affaires .....	8½% de la valeur locative
Taxe immobilière .....	\$13.50 par \$1,000.—d'évaluation
Taxe scolaire :	
Catholiques .....	\$ 7.00 par \$1,000.—d'évaluation
Protestants .....	10.00 do
Neutres .....	12.00 do
Taxe additionnelle .....	2.00 do

*En d'autres termes, les taxes sont comme suit :*

Taxes immobilière, scolaire et additionnelle :	
Catholiques .....	\$22.50 par \$1,000.—d'évaluation
Protestants .....	25.50 do
Neutres .....	27.50 do
Taxe d'eau .....	6 % de la valeur locative
Taxe d'affaires .....	8½% do

---

# COMBUSTIBLE

Huile de chauffage.....	8c le gallon
Huile lourde .....	5c do
Charbon mou .....	\$5.25 à \$5.50 la tonne sur voie d'évitement

---

# SALAIRES

## HOMMES :

Expérimentés .....	\$0.60 à \$ 1.20 l'heure
Semi-expérimentés .....	.50 do
Manœuvres.. .....	.40 do

## FEMMES (Minimum) :

Apprenties .....	\$7.00 à \$11.00 par semaine
Apprenties expérimentées .....	12.50 do



# PROVINCIAL GLASS COMPANY LIMITED

6661, rue Hutchison  
Montréal

ATlantic 5040

---

Verre pour tous les besoins de la Construction

Ci-dessous une liste de quelques-unes des entreprises importantes  
pour lesquelles nous avons fait la fourniture et la pose de la  
VITRERIE:

◆	Edifice de la Banque Royale du Canada	
	Edifice Price Bros., Québec	
◆	Edifice Divinity Hall	◆
	Edifice Dominion Square	
	Soeurs de la Miséricorde, Cartierville	
◆	Eglise St-Luc	◆
	Ecole Drummond	
	Edifice des bureaux de "National Breweries"	
◆	Ecole Barclay	◆
	Appartements Gleneagles	
	Hôpital Notre-Dame	



# Répartition des Electeurs par Quartier

QUARTIER	EHEVIN	NOMBRE D'ELECTEURS
Ahuntsic .....	ALFRED LEGAULT .....	5,002
Bourget .....	J.-P. RICARD .....	5,955
Crémazie .....	JOSEPH MONETTE .....	3,424
Delorimier .....	A. L'ARCHEVEQUE .....	10,921
Hochelaga .....	A.-A. DESROCHES .....	5,045
Lafontaine .....	LEON TREPANIER .....	2,549
Laurier .....	MAX SEIGLER .....	5,073
Maisonneuve .....	OSCAR LALONDE .....	7,164
Mercier .....	ABRAHAM DUPERE .....	6,031
Montcalm .....	J.-H. LAMARRE .....	4,047
Mont-Royal .....	PIERRE DEGUIRE .....	2,581
Notre-Dame de Grâces .....	W.-H. BIGGAR .....	15,269
Papineau .....	HECTOR DUPUIS .....	4,048
Préfontaine .....	G. LALANCETTE .....	4,553
Rosemont .....	J. N. DRUMMOND .....	10,827
St-André .....	F. W. GILDAY .....	6,574
Ste-Anne .....	THOMAS O'CONNELL .....	4,161
Ste-Cunégonde .....	J.-MAURICE GABIAS .....	4,734
St-Denis .....	J.-M. SAVIGNAC .....	5,862
St-Edouard .....	M.-J. DUBREUIL .....	8,641
St-Eusèbe .....	ALFRED MATHIEU .....	4,416
St-Gabriel .....	FRANCIS J. HOGAN .....	4,698
St-Georges .....	WM. SMILEY WELDON .....	5,721
St-Henri .....	J.-ALLAN BRAY .....	6,802
St-Jacques .....	H.-L. AUGER .....	5,837
St-Jean .....	ZENON LESAGE .....	6,405
St-Jean-Baptiste .....	GASTON DEMERS .....	7,267
St-Joseph .....	OVIDE TAILLEFER .....	2,814
St-Laurent .....	B. SCHWARTZ .....	5,472
St-Louis .....	JOS. SCHUBERT .....	4,621
Ste-Marie .....	H.-A. QUINTAL .....	3,178
St-Michel .....	T. J. HOLLAND .....	6,658
St-Paul .....	J.-B.-A. ANGRIGNON .....	6,288
Ville-Marie .....	TANCREDE FORTIN .....	3,140
Villeray .....	BRUNO CHARBONNEAU .....	13,448
	Total .....	209,226
	Nombre d'électeurs inscrits en 1929 .....	203,623
	Augmentation en 1930 .....	5,603

# La Chambre de l'Immeuble de Montréal

## OFFICIERS et DIRECTEURS pour 1931

JOHN HYDE.....	Président
MENDOZA LANGLOIS.....	Vice-Président
W. FRANK MURPHY.....	Trésorier
H. GOULD.....	Secrétaire
P. L. HALL.....	Ancien Président

### DIRECTEURS

G. B. Allison	E. N. Howell
A. Campeau	Walter Molson
G. W. Elliott	Colin D. Morgan
E. L. Gauthier	René Morin
J. A. Sutherland	

Les membres représentent toutes les branches du commerce de l'immeuble. Des questions d'intérêt public sont discutées aux différentes assemblées et sur presque tous les points qui sont soulevés il y a toujours présent quelqu'un ayant une connaissance approfondie de la question en litige.

Au cours de l'an passé, la Chambre de l'Immeuble de Montréal a travaillé avec tout autant d'activité que les années précédentes à l'amélioration du sort de notre population. Certaines questions vitales pour le bien-être de Montréal ont grandement concentré son intérêt. Au premier rang de celles-ci a été le délai menaçant d'être apporté au commencement de la construction du nouveau Terminus du Chemin de fer Canadien National. La Chambre de l'Immeuble de Montréal a été l'un des corps publics ayant protesté contre tout nouveau délai et elle a passé une résolution invitant le Conseil Municipal à coopérer avec le Canadien National pour faire commencer les travaux immédiatement.

Aucun citoyen n'est plus intéressé que celui qui s'occupe du commerce de l'immeuble à voir régler d'une façon satisfaisante le problème des expropriations. Il était donc tout naturel que la Chambre de l'Immeuble fût convenablement représentée à la réunion convoquée par Son Honneur le Maire en juin 1930. Cette réunion eut pour résultat la formation d'un Comité chargé d'étudier cette importante question et de faire des recommandations. Deux membres de la Chambre de l'Immeuble furent désignés pour faire partie de ce Comité.

Une des fonctions les plus importantes de la Chambre de l'Immeuble est de se tenir au courant de toute lé-

gislation ayant trait de quelque façon à la propriété. Un point en litige a été soulevé par un jugement grandement désappointant pour les prêteurs sur immeubles. Ce jugement, rendu par la Cour du Banc du Roi, déclarait nulle et non avenue une hypothèque qui avait été accordée dans les trente jours d'une faillite. La Chambre de l'Immeuble, de concert avec d'autres, réussit à obtenir un amendement au Code Civil, aux termes duquel une hypothèque est valide lorsqu'elle est accordée à un prêteur de bonne foi, pourvu qu'elle soit enregistrée avant la faillite ou la cession autorisée de l'emprunteur.

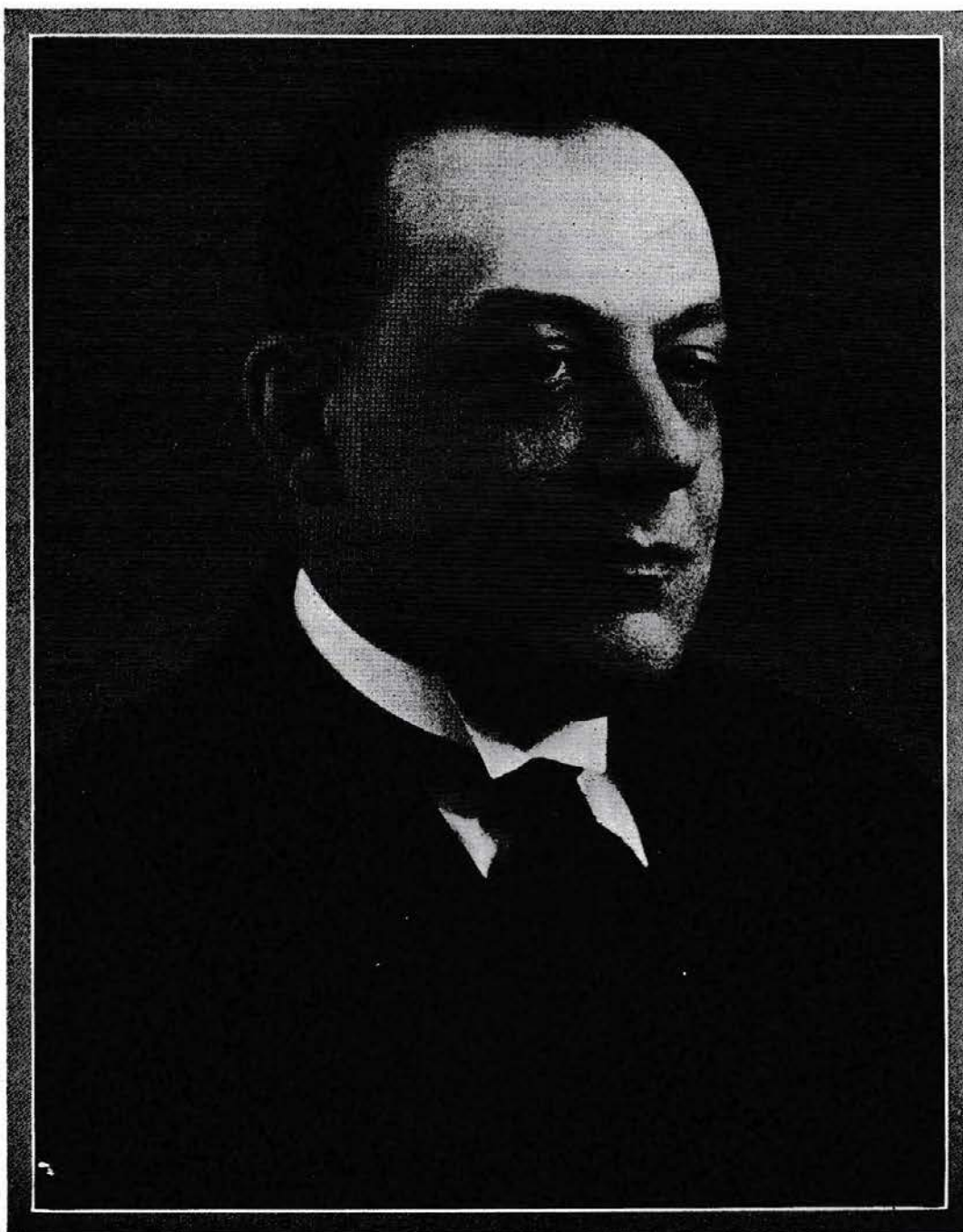
Appréciant la nécessité d'une Commission Industrielle qui aurait pour mission de faire ressortir aux yeux des manufacturiers étrangers les avantages offerts par Montréal et son district environnant, c'est avec la plus vive satisfaction que les membres de notre Chambre ont appris la nomination de M. J.-B. Baillargeon à la tête de cette Commission.

En outre de s'occuper des problèmes d'intérêt public, la Chambre de l'Immeuble travaille constamment à améliorer la qualité du service donné aussi bien que reçu par ses membres. Son succès a été remarquablement profitable tant pour ses membres que pour leurs clients. Un autre avantage que le public peut obtenir d'un membre de la Chambre de l'Immeuble consiste dans le Service d'Enregistrement Multiple.

La Chambre de l'Immeuble est une institution active, destinée à jouer un rôle d'une importance toujours croissante dans l'histoire de la Cité de Montréal.

# CAMILLIEN HOUDE

Maire de Montréal et Chef de l'Opposition Provinciale

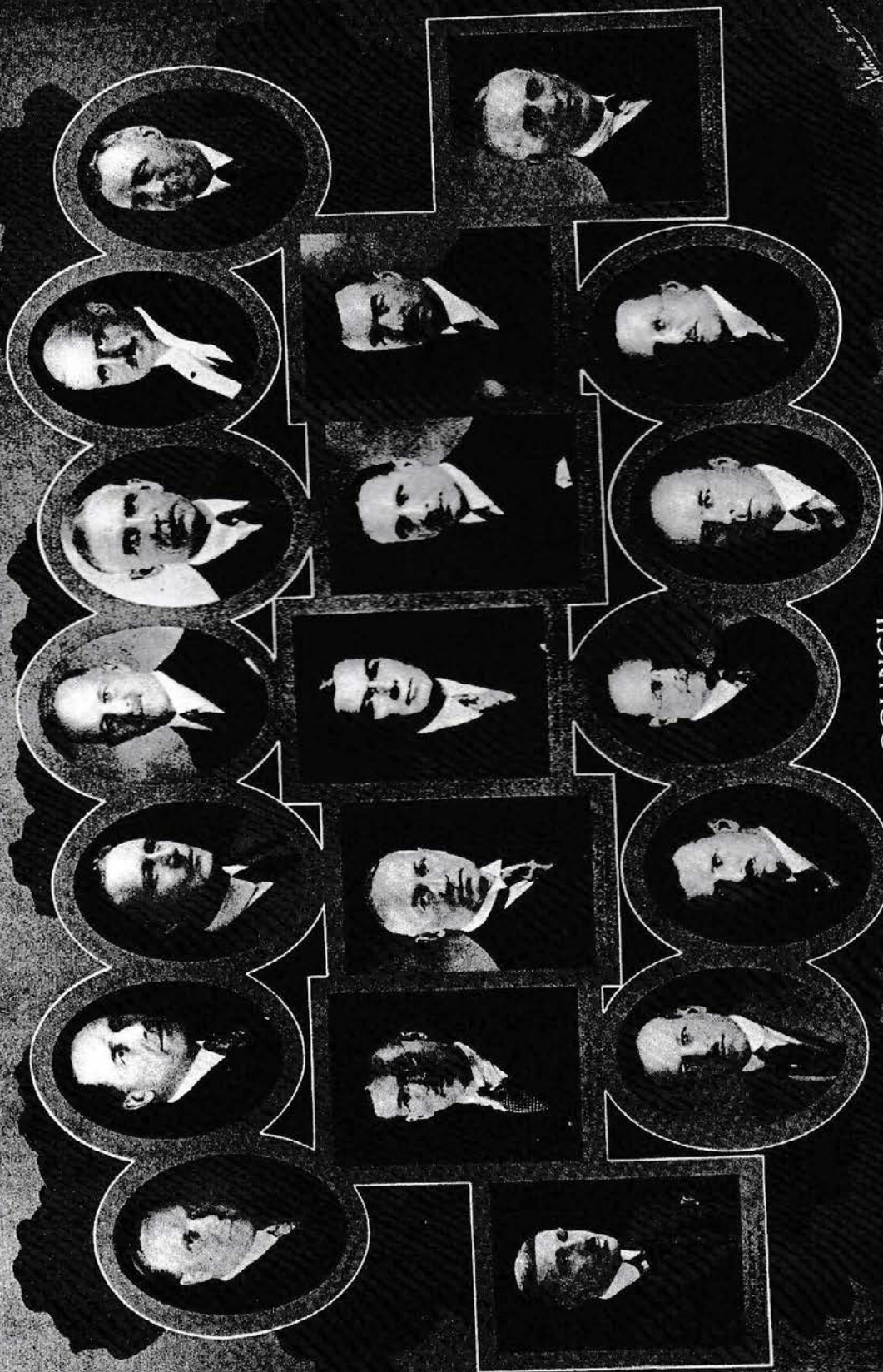


**F**ILS d'un ouvrier, obligé de gagner sa vie de bonne heure, commis de banque à seize ans, gérant de succursale à 25, Membre de l'Assemblée Législative à 33 et Maire de Montréal à 38, Chef de l'Opposition à 39 ans, Camillien Houde est le type par excellence du fils de ses œuvres.

Camillien Houde est né le 13 août 1889 et si quelque malchance a présidé à son humble naissance, il a su la combattre et la fouler aux pieds. Après avoir fréquenté diverses écoles, il termina son éducation au Collège de Longueuil et remporta le premier diplôme commercial de son Alma Mater. A l'âge de 29 ans il abandonna la gérance d'une succursale de la Banque d'Hochelaga pour joindre la maison Joseph Dufresne. Pendant les cinq dernières années il a été au service de la Compagnie d'Assurance "La Sauvegarde".

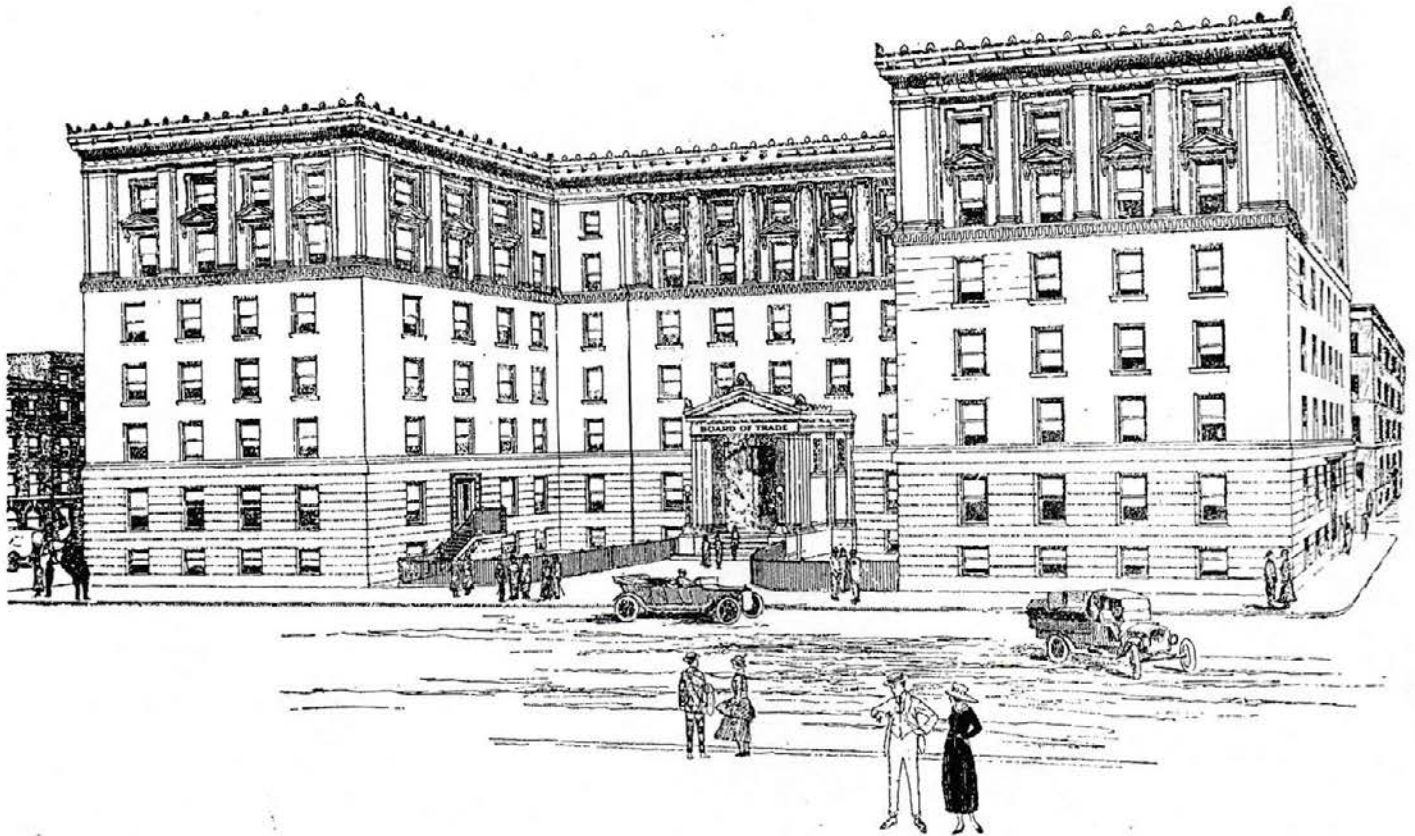
Il représenta la division Ste-Marie à la Législature de 1923 à 1927, époque à laquelle il dût céder son siège à un homme qui fut bientôt après disqualifié par les tribunaux en raison des moyens par lesquels la victoire avait été obtenue.

Comme la plupart des fils de leurs œuvres, il est doué d'une énergie presque illimitée, qui brise ou franchit les obstacles. Il jouit de l'estime de tous ceux qui viennent en contact avec lui. Dans toutes ses luttes il a su acquiescer la direction désintéressée et le support enthousiaste de ses citoyens de classe, de ses amis d'enfance, de ses compagnons de travail qui tous l'ont connu intimement. Beaucoup de ses anciens adversaires se sont ralliés à lui, sachant que tout agresseur luitteur qu'il soit, il ne frappe jamais en-dehors de la mesure.



COUNCIL  
MONTREAL BOARD OF TRADE  
19 31.

## Edifice du Board of Trade, siège du Board of Trade de Montréal et de ses organisations affiliées



*Le Board of Trade de Montréal, fondé en 1822 sous le nom de Comité du Commerce de Montréal, incorporé sous son nom actuel en 1842. C'est pratiquement la plus ancienne organisation Commerciale de tout le Dominion du Canada.*

## LE BOARD OF TRADE DE MONTREAL

### *Aperçu historique*

Il est difficile d'apprécier ce que signifie un siècle. Lorsque l'on dit que le Board of Trade de Montréal a plus d'un siècle d'existence — en réalité neuf ans de plus — cette déclaration ne semble pas tout d'abord donner sa pleine signification. Le Board of Trade fut fondé juste un an après la mort de Napoléon et sept ans après la bataille de Waterloo. Georges IV était sur le trône et la Reine Victoria n'avait que trois ans. La population de ce qui est aujourd'hui le Dominion du Canada était de 400,000 habitants dont la majorité résidaient dans le Bas-Canada. Montréal lui-même avait une population variant entre 15,000 et 20,000 âmes.

Même dans ces temps lointains l'avantage d'un effort combiné avait déjà été reconnu et la formation du Board of Trade, ou, comme on l'appelait alors, du Comité du Commerce, naquit en 1822 d'un désir des marchands d'unir leur pouvoir et leur influence pour le bénéfice

commun. Le but poursuivi par les fondateurs du Board of Trade a été bien rempli car, en tant que corps non politique exerçant une influence constructive sur les affaires et l'administration publique, rares sont dans l'Empire les institutions dont le record peut se comparer à celui du Board of Trade de Montréal.

Le Board of Trade de Montréal, tel qu'il a été dit, fut fondé sous le titre de Comité du Commerce à une assemblée des commerçants de la Cité de Montréal tenue le 11 avril 1822. La première assemblée générale annuelle du Comité du Commerce eut lieu le 23 avril 1822 au bureau de MM. Gerrard, Gillespie, Moffat & Compagnie; il y fut décidé de louer une pièce pour les besoins de l'organisation moyennant un loyer de 30 livres sterling par année, y compris l'entretien et le chauffage. Les premières réunions eurent lieu dans ce qui était alors la salle des Echanges et Nouvelles sur la rue St-Joseph (au-

jourd'hui la rue St-Sulpice) établie en 1821 au rez-de-chaussée d'un immeuble érigé en 1809 qui fut démoli en 1891 pour faire place à l'église paroissiale de Notre-Dame. C'est en 1842 que le nom de l'organisation fut changé pour celui qu'elle porte actuellement et que l'incorporation fut effectuée.

Le Comité du Commerce, composé comme il l'était de tant de citoyens importants, fit bientôt sentir son influence, non seulement en protégeant le commerce, mais encore en améliorant les conditions dans lesquelles travaillaient les marchands. Son influence s'étendait cependant bien au delà des questions purement commerciales et il joua un rôle important en aiguillant le sentiment public sur divers problèmes concernant la municipalité, la Province et le Dominion. Dès le début, l'organisation fut reconnue comme représentant les vues d'une portion de la population éminemment loyale et fortement constructive. Le haut prestige ainsi établi par les fondateurs de l'institution a été jalousement gardé et préservé par leurs successeurs de génération en génération.

Une des premières choses dignes de remarque, lorsque l'on examine les records du Board of Trade, c'est la relation intime qu'il a eue avec le développement du Port de Montréal.

A la suite de l'établissement du Comité en 1822, la question fut soulevée d'améliorer le chenal du fleuve à la mer. Immédiatement le chenal fut minutieusement étudié et les estimés établis pour l'enlèvement des obstacles qui gênaient la navigation. En 1826 une pétition fut présentée à la Législature demandant d'aider à faire entreprendre l'approfondissement du chenal à 16 pieds. En 1830 fut passée la loi constituant la Commission du Havre de Montréal, dont un membre du Comité du Commerce devint le premier président.

Lorsque le Comité du Commerce fit les premières démarches pour l'approfondissement du chenal, c'est qu'il comprenait, comme on l'a admis plus tard, que l'amélioration du chenal n'était pas spécialement l'oeuvre de la Cité de Montréal, mais plutôt celle de tout le Canada. Cependant on n'attendit pas l'action du Gouvernement. La Commission du Havre, que le Comité du Commerce avait réussi à faire nommer, commença le travail comme oeuvre purement locale.

En 1866, le Board of Trade concentra ses efforts sur l'amélioration des canaux, insistant pour qu'ils fussent élargis, approfondis et portés à une capacité uniforme. Dans l'intérêt des producteurs de blé de l'Ouest, le Comité soutint également un mouvement pour la suppression des droits de péage sur les canaux, mouvement qui fut couronné de succès en 1896. Ensuite recommandation fut faite au Gouvernement d'assumer la dette con-

tractée par la Commission du Havre pour l'amélioration du chenal jusqu'à la mer (dette atteignant au total environ \$1,000,000). Sur ce point le board finit également par obtenir gain de cause, mais le montant déjà payé par la Commission du Havre de Montréal pour intérêt sur la dette du chenal, ainsi qu'une partie du capital dépensé ne furent jamais remboursés.

Tout au long de son existence, l'amélioration du chenal navigable du St-Laurent et des canaux au-dessus de Montréal a occupé l'attention du Board of Trade et c'est indubitablement dans une large mesure grâce à ses efforts que le St-Laurent est aujourd'hui considéré à juste titre comme la route naturelle vers l'Europe pour le trafic de la plus grande partie du Continent Nord-Américain et que notre port est devenu le plus grand port exportateur de grain du monde entier.

Le Board of Trade a encouragé la formation d'associations commerciales subsidiaires permettant à ceux de ses membres intéressés dans une branche particulière de commerce d'agir de concert pour la protection et l'avancement de ce commerce. Il y a actuellement treize de ces subsidiaires qui sont les suivantes :

La Section des Banquiers

L'Association des Courtiers de douane licenciés du Dominion

L'Association des Exportateurs de Beurre et Fromage de Montréal.

La Bourse des Grains de Montréal

L'Association des Marchands de bois de Montréal

L'Association des Métaux et de la Quincaillerie de Montréal.

L'Association des Marchands de provisions de Montréal.

La Chambre de l'Immeuble.

L'Association des Marchands de Nouveautés en gros de Montréal.

La Corporation des Epiciers en gros de Montréal

L'Association du Chauffage à l'Huile de Montréal.

La Section des Compagnies de Trust

L'Association de la Semaine des Acheteurs.

La Bourse des Grains de Montréal, la plus importante filiale du Board of Trade, fut incorporée en 1863 comme corps indépendant composé de négociants s'occupant du commerce local ou de l'exportation des grains, farines et issues; au nombre de ses membres figuraient des représentants des compagnies de transport, chemins de fer, navigation intérieure et océanique. En 1886 la Bourse des Grains se joignit au Board of Trade, tout en conservant sa propre charte d'incorporation. Le grain avec tout le commerce qui s'y rattache constitue le facteur le



plus important du Dominion. La Bourse des Grains a pris part à tout mouvement fait en vue de développer les voies fluviales et les ports du Dominion.

Tout comme le Board of Trade, la Bourse des Grains fut directement représentée à la Commission du Havre de Montréal jusqu'en 1906 époque à laquelle ladite Commission changea de caractère et vit le nombre des commissaires réduit à trois, tous nommés par le Gouvernement Fédéral. La Bourse des Grains a un splendide record de succès pour l'écoulement des grains canadiens sur place et à l'étranger, ainsi que pour l'amélioration des facilités de manutention et de distribution du grain et de ses sous-produits.

Le département de l'Education Commerciale fut organisé en 1929 dans le but d'offrir aux jeunes commerçants des deux sexes la facilité de se qualifier pour de plus importantes positions dans le commerce et l'industrie et pour leur permettre d'étudier les conditions, pratiques et théories commerciales et industrielles du Canada.

Cinq sujets ont été traités au cours de la première session 1929-30 avec un total d'inscriptions de 190. Pendant la session 1930-31, neuf sujets furent traités et le nombre total d'élèves inscrits fut de 395.

Ce département donne maintenant des cours préparatoires pour l'obtention des certificats et des diplômes de l'Institut Licencié des Secrétaires, la Société Canadienne des Comptables de Prix de Revient et Ingénieurs Industriels, l'Association Générale des Comptables ainsi qu'un cours sur la direction des chemins de fer et du trafic industriel.

Un cours de deux ans est également donné comportant un solide entraînement sur les sujets commerciaux en général. A la fin de ce cours, le Diplôme du Board of Trade de Montréal est décerné à ceux qui l'ont suivi avec succès.

Il y a deux ans le Board of Trade inaugurait une Semaine des Acheteurs à Montréal. Les acheteurs de tout le Canada sont invités à visiter notre cité pour y faire leurs achats. Une cordiale réception leur est réservée pendant leur séjour parmi nous et le passage de retour est remboursé à ceux qui achètent pour certain montant déterminé de marchandises chez les industriels ayant souscrit à la Semaine des Acheteurs. Une association subsidiaire du Board of Trade a été formée pour organiser une Semaine des Acheteurs une ou deux fois par année.

La troisième Semaine des Acheteurs a été couronnée du plus brillant succès, avec un total de ventes atteignant environ \$1,000,000. Ceci donne une idée de l'importance que peut avoir pour Montréal cette Semaine des Acheteurs, lorsque l'on se rend compte que cet excellent résultat a été obtenu en temps d'incertitude économique et, par suite, d'achat prudent.

C'est en février de cette année qu'a eu lieu la première assemblée du Junior Board of Trade de Montréal nouvellement organisé. Cette organisation comprenant des hommes d'affaires dont l'âge varie entre vingt et vingt-cinq ans, compte actuellement cinq cents membres.

Le but du Junior Board est de donner aux jeunes commerçants de Montréal l'occasion d'étudier les nombreux problèmes concernant le commerce et l'industrie de la Cité et du pays, de donner leur opinion et de participer à des discussions sur ces problèmes. Il se propose d'étudier et de discuter les problèmes industriels et commerciaux dans les différents domaines municipal, provincial et fédéral. Des comités, composés de ceux spécialement intéressés dans la question à l'étude, seront nommés pour préparer un rapport sur différents problèmes tels que: dans le domaine civique, transports urbains, chômage en morte-saison, administration et gouvernement de la cité, parcs et terrains de jeux; dans le domaine provincial, circulation des touristes et grandes routes; et dans le domaine fédéral, commerce canadien d'exportation, immigration, écoulement de la récolte de blé et navigation du St-Laurent.

Le Bureau des Transports qui fut organisé en 1908, a depuis lors rendu des services de réelle valeur aux membres en leur fournissant des informations sur la classification des taux de transport par chemin de fer et bateaux, les conditions du camionnage, etc., et en leur donnant des avis autorisés sur toutes les questions ayant trait au transport par chemin de fer et navigation intérieure ou océanique. Les causes sont soutenues pour les membres devant la Commission des Chemins de fer.

Le Board of Trade entretient une bibliothèque commerciale qu'il développe continuellement et où l'on trouve en filière les Tarifs de Douane de tous les pays du monde; les livres bleus du Gouvernement; les codes télégraphiques actuels; les annuaires téléphoniques de toutes les villes du Canada et ceux des plus importantes cités des Etats-Unis, ainsi qu'une foule d'informations, officielles ou autres, susceptibles d'intéresser tous ceux qui sont engagés dans le commerce ou l'industrie. Parmi les diverses statistiques compilées par le Board of Trade, l'une des plus importantes est certainement le relevé de toutes les ventes d'immeubles effectuées sur l'île de Montréal. Ce record est complet pour les sept dernières années et comprend pour cette période 71,847 ventes de propriétés atteignant une valeur totale de \$755,000,000.

A la vérité le Comité du Commerce a progressé bien au-delà des rêves les plus fantastiques de ses fondateurs et pendant tout le cours de son développement il n'a pas failli à sa politique de soutenir toutes les mesures susceptibles de procurer un avantage au point de vue du commerce, de l'industrie ou de l'éducation non seulement à Montréal, mais à tout le Dominion du Canada.

# La Compagnie Canadienne de l'Air Liquide, Limitée

La compagnie mère de la Compagnie Canadienne de l'Air Liquide, Limitée, fut la Société d'Air Liquide de Paris, France, qui fonda la première entreprise en l'année 1911. L'équipement nécessaire pour la production de l'Oxygène et de l'Acétylène dissous fut importé de France et installé dans une usine à Maisonneuve, Montréal. Depuis lors des usines ont été érigées dans chaque province du Canada, à l'exception du Nouveau Brunswick; il y a même deux de ces établissements dans l'Ontario.

## Produits

La compagnie manufacture dans toutes ses usines l'Oxygène et l'Acétylène dissous et dans une moindre proportion le Nitrogène.

### Le Procédé Oxy-Acétylénique

Lorsque l'Oxygène et l'Acétylène sont brûlés en proportions approximativement égales, il se produit une flamme ayant une température estimée à près de 6,000 degrés Fahrenheit, ce qui est la température la plus haute qui puisse être obtenue avec aucun combustible gazeux, liquide ou solide et qui est capable de fondre presque instantanément l'acier et les autres métaux.

### Application Industrielle

L'Oxy-Acétylène est d'un grand emploi dans presque toutes les activités de l'industrie. Les parties brisées de machinerie sont soudées ensemble et on en fait un tout parfait en fondant les bords des morceaux brisés et en remplissant la cavité avec du nouveau métal dûment approprié. Les caractéristiques originales du métal premier demeurent pratiquement inchangées, de sorte que toute pièce réparée par ce procédé est à toutes fins pratiques la même qu'elle était auparavant : c'est là que réside sa valeur.

Le procédé peut être appliqué à tous les métaux et alliages métalliques généralement en usage. Bien que son emploi ait été autrefois réservé surtout à la réparation de machines ou de pièces brisées, il peut être, et est en effet, très largement employé pour souder du métal neuf dans la fabrication d'articles de tout genre.

Le joint soudé a plusieurs avantages sur les anciennes méthodes mécaniques d'assemblage du métal. Le premier est la solidité. La solidité du joint soudé est à peu de chose près égale, et en certains cas même équivalente, à celle du métal original sous la même section. Deuxième-

ment le joint est homogène. Le métal de base est fondu et amalgamé avec le métal qu'on y ajoute, formant ainsi en se solidifiant un tout d'une seule pièce. Ceci empêche le coulage, lorsque le procédé est employé pour faire des récipients devant contenir des liquides ou des gaz. Aussi est-il grandement employé pour la fabrication des barils métalliques et pour l'assemblage des tuyaux pour le transport de l'eau, de l'huile et du gaz.

Le brasage et la soudure se rapprochent beaucoup de la soudure autogène, aussi se sert-on dans une très grande mesure pour ces opérations des mêmes appareils que ceux employés pour la soudure autogène.

### Coupe de l'acier.

Tout historique du procédé oxy-acétylénique ne serait pas complet sans faire une mention de la coupe de l'acier par l'oxygène. Lorsque l'acier est chauffé en présence de l'oxygène pur, il brûle et l'on prend avantage de ce fait pour les besoins industriels en projetant un jet d'oxygène pur sur le métal chauffé au moyen d'une torche appropriée. L'oxyde qui en résulte devient très fluide et est emporté par la force du jet d'oxygène, laissant la surface inférieure de l'acier propre à une répétition de la réaction. Ceci continue sans arrêt et à une allure excessivement rapide, de sorte que de fortes épaisseurs de métal peuvent être coupées en quelques minutes et même en quelques secondes.

Le métal n'est pas affecté là où il n'est pas chauffé ni aux endroits où l'oxygène ne l'atteint pas; par suite la largeur de la coupe est limitée à la largeur du jet d'oxygène. Il est donc possible, avec une torche convenablement réglée, de limiter la coupe à des proportions excessivement petites de façon à ce qu'il n'y ait que peu de métal perdu et que la coupe soit aussi lisse que celle du métal coupé à la scie.

Dans les fonderies, aciéries et autres industries métalliques similaires, la torche oxy-acétylène est employée presque exclusivement pour la coupe, car il n'y a pas d'autre moyen de couper de fortes épaisseurs de métal aussi rapidement et aussi économiquement qu'avec cette torche. Comparée avec les méthodes mécaniques de coupage, la torche fait en secondes l'ouvrage qui autrement prendrait des heures.

### Service

Un département de service existe également, qui consiste en un personnel de soudeurs experts prêts à donner des avis pratiques et théoriques ainsi que toute l'aide possible à ceux qui emploient ce procédé. Ce service est absolument gratuit pour les clients de la compagnie.

# LA SEMAINE DES ACHETEURS

## Genèse

La Semaine des Acheteurs fut discutée pour la première fois par l'Association des Marchands de Nouveautés en Gros, filiale du Board of Trade de Montréal, en 1928. Au premier abord l'idée ne fut pas accueillie avec enthousiasme. Après une période de huit mois environ, au cours de laquelle toutes les phases du mouvement furent examinées, il fut décidé d'en faire l'essai une fois. En Novembre 1929, 125 maisons de Montréal endossèrent le mouvement qui était limité aux points à l'est de Port Arthur et Fort-William. 238 acheteurs s'enregistrèrent et leurs achats atteignirent environ \$250,000.

## Progrès

Cet essai fut couronné d'un tel succès que l'on prépara immédiatement des plans pour tenir une autre Semaine des Acheteurs en 1930. Un questionnaire fut adressé à tous ceux qui avaient déjà souscrit, ainsi qu'à d'autres, pour fixer l'époque de l'année qui serait la plus favorable. Comme conséquence de cette enquête, il fut décidé de tenir la seconde Semaine des Acheteurs au mois d'août, à partir du 18 de ce mois. Cette fois le mouvement comprenait le Canada tout entier. Le nombre des souscripteurs atteignit 160 et 850 acheteurs s'enregistrèrent. Le total des ventes enregistrées s'éleva à \$822,000. Un point intéressant à noter, c'est qu'au nombre des acheteurs enregistrés, il y avait 244 femmes. Ainsi en six mois environ le nombre des acheteurs avait triplé et celui des souscripteurs avait augmenté de 20% tandis que le total des achats passait de \$250,000 à plus de \$800,000.

A ce moment, la Semaine des Acheteurs de Montréal était déjà connue des détaillants d'une façon générale dans toute l'étendue du Canada. La publicité faite dans la presse locale ainsi que dans les diverses publications commerciales et la littérature qui avait été répandue semblaient avoir été extraordinairement fructueuses. Il n'y eut donc aucune hésitation à organiser presque immédiatement la troisième Semaine des Acheteurs, qui eut lieu dans la semaine commençant le 16 février 1931. 1,070 acheteurs y furent enregistrés et le montant des achats atteignit un total de \$925,000.

On peut dire en toute confiance que les trois Semaines tenues à Montréal ont imposé à l'esprit des détaillants de tout le Canada le fait que la Semaine des Acheteurs est un événement qu'ils ne peuvent se permettre de manquer.

## Avantages

La raison pour laquelle la Semaine des Acheteurs a fait de si rapides progrès réside probablement dans le fait qu'elle bénéficie aussi bien à l'acheteur qu'au vendeur. À l'acheteur elle donne une occasion de venir à Montréal sans payer ses frais de voyage. Elle lui offre l'avantage de rencontrer les personnes de toutes les parties du Canada engagées dans le même commerce. Il a aussi l'occasion de voir une variété de marchandises avant de faire ses achats. Il vient en contact avec les chefs des maisons de commerce; il voit avec quel genre de maison il fait affaires et enfin il profite dans ses soirées d'un programme d'amusements des plus agréables sans qu'il lui en coûte rien. Le vendeur, qui est un commerçant de Montréal, a le privilège de recevoir son client à sa place d'affaires où il peut lui montrer ses articles spéciaux et gagner sa confiance. Il a aussi des occasions favorables d'ouvrir de nouveaux comptes et de traiter ses clients d'une manière intéressante et relativement peu coûteuse grâce au programme d'amusements prévu par la Semaine des Acheteurs.

En dehors de l'acheteur et du vendeur, la Cité de Montréal en tire elle-même bénéfice. Vous pouvez concevoir ce qu'un millier de personnes passant une semaine à Montréal peuvent faire comme achats n'entrant pas dans le cadre de la semaine des Acheteurs: Les hôtels, restaurants, magasins de nouveautés en bénéficient tous; les compagnies de transport devraient encourager un mouvement de cette envergure. Dans tout ceci cependant le but envisagé est de créer dans l'esprit des détaillants d'un océan à l'autre l'idée que Montréal est le centre d'achat du Canada, où l'on peut obtenir des marchandises de tout genre, de toute qualité, de toute classe et de toute variété. Le manufacturier et le marchand de gros de Montréal resteront fortement intéressés à la semaine des Acheteurs pendant encore bien des années à venir.

## Possibilités

La Semaine des Acheteurs est encore dans son enfance. Elle offre des possibilités extraordinaires. Elle a toute chance de devenir un des plus importants événements annuels ayant lieu à Montréal. Doit-elle être tenue une fois ou deux fois par an, seule l'expérience pourra en décider.

En tout cas les trois essais tentés jusqu'à ce jour ont donné un résultat indéniable, c'est que la Semaine des Acheveurs, chaque fois qu'il sera décidé de la tenir à Montréal, attirera une foule de plus en plus grande. Un

des grands problèmes est de trouver un local assez grand pour recevoir tous les visiteurs.

A titre de renseignement intéressant, nous terminons cet article en donnant un état comparatif indiquant par province les résultats des trois réunions déjà tenues:

Province	Nombre d'enregistrements			Montant des Achats		
	Nov. 1929	Août 1930	Février 1931	Novembre 1929 \$	Août 1930 \$	Février 1931 \$
Québec .....	161	425	505		198,389.17	227,667.93
Ontario .....	62	240	366		250,453.90	323,829.95
Nouvelle Ecosse .....	3	69	58		76,756.02	78,535.65
Nouveau Brunswick .....	12	37	64		42,547.72	57,586.28
Saskatchewan .....		22	34		89,026.65	126,264.00
Manitoba .....		22	20		67,283.15	39,983.00
Alberta .....		14	8		61,676.90	25,580.00
Colombie Anglaise .....		11	10		27,586.25	37,694.00
Ile du Prince Edouard .....		11	14		8,292.46	8,386.00
	238	851	1,079	\$98,289.47	\$822,012.22	\$925,526.81

## La Pierre Artificielle

De grands progrès ont été accomplis en ces dernières années par les principaux fabricants de pierre artificielle. Tous ceux qui s'intéressent particulièrement à la construction en général ont pu constater les efforts réalisés dans l'industrie de la pierre artificielle par l'introduction des recherches scientifiques et l'application des connaissances techniques.

La compagnie "Gem Stone" de Montréal, l'une des maisons les plus progressives et les mieux équipées du Canada, capable de répondre aux exigences du Bureau des Ingénieurs de la Cité de Montréal, a exécuté, dans ces deux dernières années, des contrats pour la fourniture de la pierre pour de nombreuses entreprises importantes de la Cité.

Des balustrades en reproduction de pierre de Montréal ont été fournies pour le viaduc de la rue St-Jacques et les tunnels des rues Jean Talon, Delorimier et Hochelaga. Une reproduction particulièrement heureuse du granit de Stanstead a été fournie par cette maison pour la balustrade des nouveaux ponts de Cartierville et d'A-huntsic. Ce dernier, un superbe pont en ciment armé

qui est tout à l'honneur des Ingénieurs de la Cité, a exigé trois mille pieds de balustrade. Une preuve indiscutable de la minutie du travail de Gem Stone Co., c'est que cette pierre, fabriquée dans ses ateliers, était si parfaitement exécutée que chaque morceau s'ajustait exactement à sa place aux différents détours du pont.

A l'heure actuelle, cette compagnie fournit la pierre artificielle au marché St-Jacques et au bain Hogan. Pour le premier c'est la pierre ouvragée "Queenstone" qui est fournie et pour le second, la reproduction bien connue de Gem de la pierre "Indiana".

La Gem Stone est fabriquée pour supporter une force de compression d'au moins 4,000 livres par pouce carré et suivant des spécifications rigides d'imperméabilité et d'uniformité.

Il est au crédit de la Cité de Montréal de posséder dans ses murs cette belle organisation d'ingénieurs et d'artisans dont le produit "Gem Stone" est connu depuis la Nouvelle Ecosse jusqu'à la région du Lac St-Jean, jusqu'à Toronto et même au-delà de la frontière.

1er Vice-Président

2ème Vice-Président

La Chambre de Commerce du  
District de Montréal



◆  
Président

M. L.-J. TARTE  
*Président et gérant-général  
"La Parisienne Shoe Co."*

M. AVILA RAYMOND  
*Président, "Raymond Hardware  
Limited."*



Trésorier Honoraire

Secrétaire

M. CHARLES DUQUETTE

*Ex-Maire de Montréal  
Président, Alliance Nationale*



M. HORMIDAS DELORME  
*Avec "Canada Flooring Co. Ltd"*

M. J.-C. CHOUVEAUX  
*Secrétaire*

◆  
L'Exécutif de la Chambre de Com-  
merce pour l'année 1931-32

## La Chambre de Commerce du District de Montréal

Le 15 décembre 1886, des hommes d'affaires se réunirent à l'invitation de M. J.-X. Perrault, pour considérer l'opportunité de créer une Chambre de Commerce où nos compatriotes pourraient, dans leur langue, revendiquer leurs droits et discuter, dans une atmosphère sympathique, les questions qui aideraient à promouvoir les meilleurs intérêts des commerçants de langue française de la métropole et ce, malgré toute la courtoisie que peuvent leur témoigner les autres associations commerciales.

La première réunion régulière eut lieu le 2 février 1887 sous la présidence temporaire de M. Jacques Grenier avec M. Geo. W. Parent, comme secrétaire.

La Chambre de Commerce existe donc depuis quarante-cinq ans et elle a célébré cet événement le 24 novembre dernier par un banquet qui réunissait les sommités du monde politique et commercial du Canada.

Après avoir été installée tout d'abord dans les bureaux de M. Geo. W. Parent, elle occupa un local dans l'édifice New-York Life qui eut nom plus tard "Montreal Trust" et en mai 1894, grâce à l'initiative et au zèle de son fondateur, M. J.-X. Perrault, la Chambre transportait ses pénates rue St-Jacques, à quelques portes des bureaux d'alors de la Banque d'Hochelaga.

En 1904, on entra en négociations avec Sir Lomer Gouin qui venait d'assumer les fonctions de premier-ministre de la province de Québec, pour l'acquisition de l'Hôtel du Gouvernement sis rue St-Gabriel, face au Champ de Mars. Sir Lomer, dont les sympathies étaient acquises à notre institution, voulait lui céder cet immeuble à titre gracieux, mais il en fut empêché par des récriminations et il fut convenu d'un prix nominal. Et le premier mai 1906, la Chambre s'installait dans ses meubles et immeubles puisque le Gouvernement lui cédait aussi tables, fauteuils, etc.

Plus tard, en 1910, en raison de l'abaissement de la rue St-Gabriel et des changements que cela occasionna à notre édifice, on en profita pour faire une réparation générale tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, ce qui permit de se croire, pour un certain nombre d'années à venir, dans un hôtel relativement propre. Mais l'édifice commençait à se sentir du poids des années. L'auteur de ces lignes, qui était alors trésorier-adjoint, s'en ouvrit plus d'une fois aux Exécutifs qui se succédaient. Il s'agissait de savoir si on devait ou démolir et reconstruire ou refaire l'intérieur ou, tout simplement, rebâtir rue St-Jacques. L'enthousiasme ne fut jamais grand

quand on abordait cette question. Enfin, en 1923, M. Joseph Daoust, alors vice-président, seconda les efforts de celui qui, de trésorier-adjoint, était devenu secrétaire, et un comité fut formé pour étudier la question. Effectivement, des plans et devis furent soumis et un mode de finances que le secrétaire se faisait fort de mener à point fut accepté durant l'année 1924, et dès les beaux jours de l'année suivante, la construction actuelle commença et l'édifice fut inauguré par l'honorable N. Pérodeau, alors lieutenant-gouverneur, le 5 octobre 1926.

\* \* \*

Le Conseil de la Chambre est composé de vingt-cinq membres, dont cinq forment le Bureau Exécutif et qui sont : Un président, deux vice-présidents, un secrétaire et un trésorier-honoraire. Le Conseil est élu chaque année par la majorité des membres.

Les ex-présidents, vice-présidents et trésoriers-honoraires sont de droit membres ex-officio du Conseil.

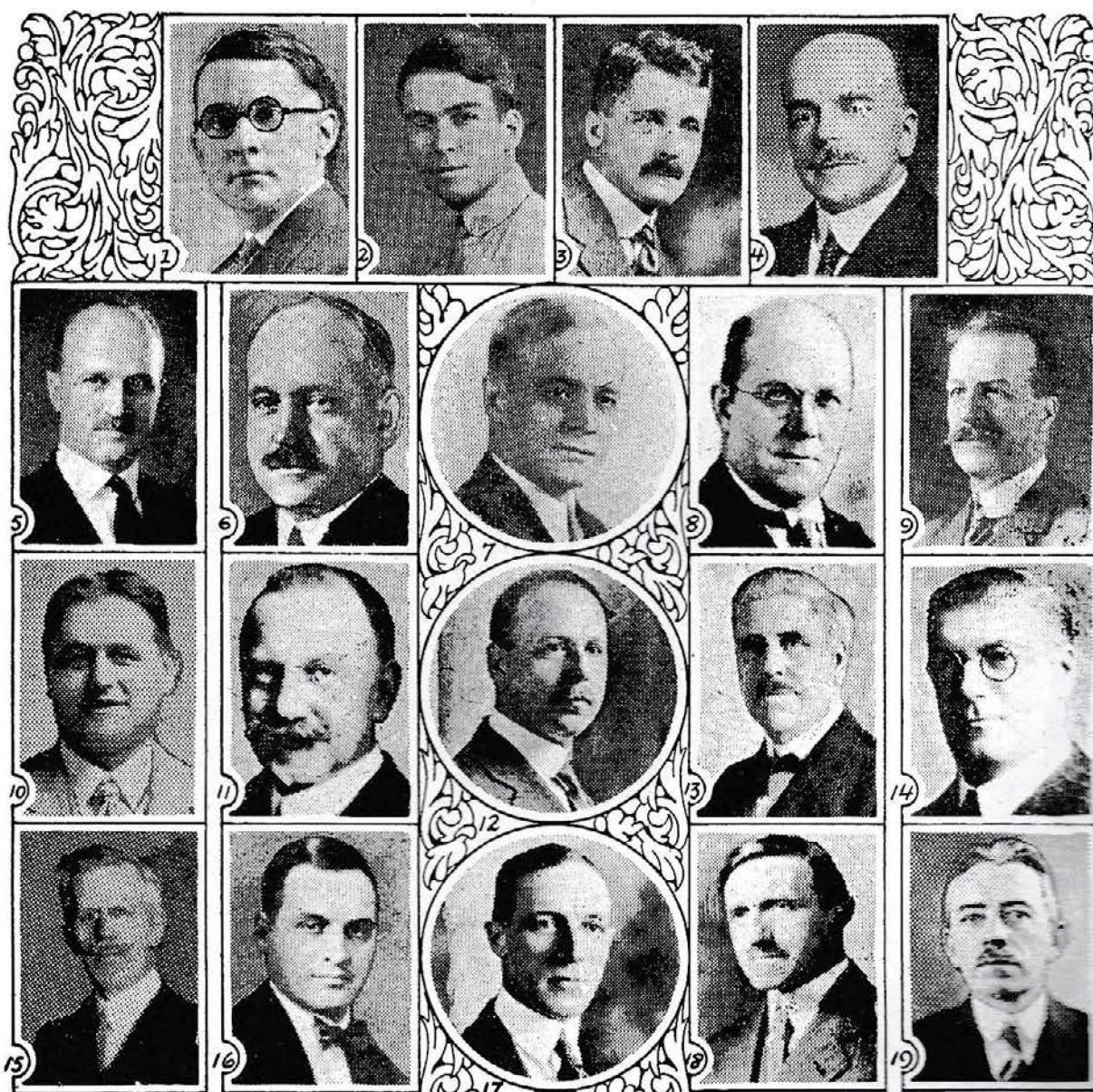
Quatorze commissions permanentes se partagent la législation qui est présentée soit à la Chambre en assemblée générale ou au Conseil. Il est à remarquer qu'aucune question, quelque minime qu'elle soit, n'est disposée que l'une quelconque de ces commissions ne l'ait étudiée et n'ait soumis son approbation ou improbation.

Le premier mercredi de chaque mois, il y a réunion générale et le Conseil s'assemble tous les deux mercredis ou à l'appel du Président. Les commissions siègent aussi souvent que le requiert l'étude de questions qui intéressent les hommes d'affaires.

Depuis sa fondation, la Chambre de Commerce de Montréal a accompli des oeuvres très utiles et elle est responsable de plusieurs projets qui sont devenus des lois desquelles ont surgi des édifices qui abritent des industries, des Utilités publiques, une Ecole des Hautes Etudes Commerciales, une Ecole Technique, un Hôtel de la Monnaie, etc., etc.

Elle a été l'initiatrice de la transformation du Port de Montréal qui en a fait un des mieux aménagés de l'univers et le premier havre du monde pour le transport du grain.

Voici quelques-unes des questions qui ont retenu l'attention des membres de la Chambre et leur ont fait faire à qui de droit les suggestions qui devaient amener à leur temps des solutions satisfaisantes pour le monde des affaires : Assurances maritimes et route du St-Laurent, — Agences commerciales à l'étranger, — Bureau



### Le Conseil de la Chambre de Commerce pour l'année 1931-1932

- |                                                    |                                                            |
|----------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|
| 1—M. Léo Aubry, prés. A. Aubry & Fils, Ltée.       | 11—M. Mendoza Langlois, courtier en immeubles.             |
| 2—M. J.-Albert Blondeau, prés. J.-E. Clément Inc   | 12—M. Pierre Leduc, de "Leduc Drug Co."                    |
| 3—M. J.-S. Bock, marchand de bois en gros.         | 13—M. Wilfrid Lorrain, manufacturier.                      |
| 4—M. J.-R. Carmel, Mtl. Rail & Water Terminals     | 14—M. Victor Marchand, M.P.P., prés. <i>McKibben Dist.</i> |
| 5—M. Narcisse Ducharme, prés. "La Sauvegarde".     | 15—M. Alphonse Milette, administrateur                     |
| 6—M. L.-A. Gélinaș, dir. "Mark Fisher & Son, Ltd." | 16—M. C.-N. Moisan, "Stand. Paper Box Co. Ltd"             |
| 7—M. R. Généreux, prés. "Généreux Motor Co."       | 17—M. Philius Paré, de "G. A. Grier & Sons, Ltd"           |
| 8—M. L.-Emile Grothé, dir. "L.-O. Grothé, Ltée".   | 18—M. T.-Taggart Smyth, gér. gén. <i>Banque d'Epargne</i>  |
| 9—M. Joseph Hurtubise, courtier en assurances.     | 19—M. J.-P. Tremblay, entrepreneur.                        |
| 10—M. Zéphirin Joubert, de "J.-J. Joubert Ltée"    |                                                            |

(M. Henri Duverger, qui n'apparaît pas ici est aussi conseiller)

de renseignements sur Montréal, l'Expansion des banques dans notre province et la garantie aux déposants, le Canal de la Baie Georgienne, l'Aggrandissement du Marché Bonsecours. — l'Établissement d'une cale sèche, les Congrès internationaux, les Entrepôts frigorifiques, la Loi de faillite, le Creusement du St-Laurent, les Pouvoirs hydrauliques de notre province, la Réduction du tarif postal, les Colis postaux, le Transcontinental et ses raccordements avec Montréal, la Prévention des incendies, les Impôts sur le Revenu, les Passages à niveau, le Plan d'ensemble de la Cité, les Tramways, l'Agriculture, l'Aviation commerciale, la Radio, le Musée commercial, la Commission du tarif, la Marine marchande canadienne, les Tribunaux de commerce, le Tarif du Téléphone, le Détournement des eaux des Grands Lacs, la Gare Centrale du C.N.R. et d'autres.

Le 5 octobre 1926, après avoir occupé un hôtel que lui avait cédé le gouvernement provincial, la Chambre inaugurerait un spacieux immeuble à devanture en marbre sur la rue St-Jacques. Elle y est logée depuis. Sa bibliothèque commerciale est l'une des plus complètes du Canada et contient les journaux, revues, rapports d'organisations commerciales, annuaires, etc., etc. — Cette bibliothèque est à la disposition du public.

Quoique la mentalité de la majorité des membres de la Chambre soit française, elle a le plaisir d'être assurée de la sympathie et de l'aide d'un grand nombre d'hommes d'affaires représentant les banques, les chemins de fer, les assurances, l'industrie et le haut commerce anglais.

En effet on peut voir sur les listes de la Chambre les noms des plus importants citoyens canadiens de langue anglaise de la Cité de Montréal.

Le Bureau Exécutif et le Conseil de la Chambre de commerce, pour l'exercice 1931-32, se composent des personnes suivantes : Président : M. Charles Duquette, Président de l'Alliance Nationale; 1er Vice-Président : M. L.-J. Tarte, Président de "La Parisienne Shoe Co."; 2e Vice-Président : M. Avila Raymond, de la "Raymond Hardware Co."; Trésorier honoraire : M. Hormisdas Delorme, de la "Canada Flooring Co."; Secrétaire : M. J. C. Groves-Contant, journaliste.

Conseillers : MM. Léo Aubry, de "A. Aubry & Fils Ltée," J. Albert Blondeau, Prés. J.-E. Clément Inc., J.-S. Bock, marchand de bois en gros, J.-R. Carmel, de Montreal Railway & Water Terminals, Narcisse Ducharme, Prés. de "La Sauvegarde", Henri Duverger, de "Geo. Hees & Son Ltd." L.-A. Gélinas, de "Mark Fisher & Son Ltd.", Rosario Généreux, Prés. "Généreux Motor Co.", L.-Emile Grothé, de "L.-O. Grothé Ltée", Joseph Hurtubise, courtier en assurances, Zéphirin Joubert, de "J.-J. Joubert Ltée", Mendoza Langlois, courtier en immeubles, Pierre Leduc, de "Leduc Drug Co.", Wilfrid Lorrain, manufacturier, Victor Marchand, M.P.P., Prés. "Melchers Distillery", Alphonse Milette, administrateur, C.-N. Moisan, de la "Standard Paper Box Co.", Philias Paré, de "G.-A. Grier & Sons Ltd.", T.-Taggart Smyth, Gérant Général de la Banque d'Épargne, J.-P. Tremblay, entrepreneur.

CAL. 9508\*



MONTREAL

A GEM IN STONE

# THE GEM STONE LIMITED

Pierre Synthétique

1026-1111, Rue des Carrières

— près Christophe-Colomb



# Montréal, centre logique pour le manufacturier

par Allan Mitchell, Président de la Division de la  
Province de Québec de l'Association des  
Manufacturiers Canadiens

Jusqu'à ce jour on a beaucoup parlé des avantages que présente Montréal comme centre industriel. Dans toute cette discussion, il me semble qu'un point très important ait été totalement oublié ou tout au moins plus ou moins négligé: c'est la garantie assurée par sa position géographique de la continuation et de la durée des avantages de Montréal comme grande métropole industrielle.

Montréal est la cité du Dominion la plus avantageusement située et quoi qu'on ait dit ou pourrait encore dire des diverses villes et cités de tout le Dominion, Montréal occupe une position plus stratégique pour l'installation d'établissements industriels.

Il semblerait que c'est là une déclaration bien large et bien étendue, mais je pense que son exactitude peut être établie en très peu de mots.

J'ai souvent pensé que si j'étais à la tête d'une classe d'écoliers arrivés à l'âge de discernement, je leur demanderais de prendre une carte du Canada, de placer la pointe de leur compas sur la Cité de Montréal et de tracer un cercle qui aurait 1,200 milles de diamètre; je les prierais alors de me préparer un relevé de ce qu'ils auraient trouvé existant dans ce cercle.

Leurs réponses prouveraient, j'en suis sûr, sans l'ombre du moindre doute, l'exactitude du fait que Montréal est la cité du Canada, même du Continent, la plus favorisée de la nature au point de vue des avantages qu'elle offre à ceux qui recherchent un site pour y installer une industrie.

Je ne chercherai pas à vous ennuyer avec des chiffres, mais je tiendrai à éveiller suffisamment votre curiosité pour vous tenter de prendre la peine de les examiner vous-même et de faire votre étude personnelle. Si au cours de cet article je suis parvenu à convaincre mes lecteurs des avantages naturels de Montréal, le but de cet article aura été atteint.

Dans ce cercle enchanté, car ce sera un cercle enchanté en ce qui concerne l'industrie, vous trouverez que les lignes océaniques s'y joignent aux réseaux ferrés. Le centre affairé du plus grand système de navigation intérieure de l'univers, où le transport peut bénéficier de tous les avantages naturels. Dans ce cercle on trouvera également une proportion considérable des pouvoirs d'eau développés ou latents de ce continent, sans lesquels, à cette

époque de concurrence intense, il ne peut y avoir de développement industriel.

Dans votre étude de ce cercle, vous trouverez de grandes limites à bois, en réalité les plus grandes qui soient encore sur le continent si proches de la vie et des activités urbaines. On y trouvera de grands dépôts de métaux précieux ou communs; la proportion de beaucoup la plus grande de l'approvisionnement mondial de nickel et d'amiante et traversant tout cela tout le temps deux des plus grands réseaux de chemin de fer de tout l'univers.

C'est ici le noyau de la structure financière de notre Dominion et dans ce cercle se trouvent suffisamment de terres en culture pour nourrir une vaste population.

Il s'en faut de beaucoup que ce soient là tous les avantages naturels, mais si vous êtes maintenant suffisamment intéressé, complétez par vous-même l'étude et l'analyse de ce cercle. Si vous êtes Montréalais, vous trouverez que vous vivez au coeur d'un Eden industriel et que vous ne vous en rendez pas compte ou que vous ignorez le fait.

Lorsque nous parlons des grandes opportunités de développement industriel qu'offre un endroit donné, nous pensons naturellement tout de suite à la force motrice, au transport et aux matières premières. Mais il y a encore un autre facteur qui est peut-être le plus grand de tous en fait de développement industriel et qui brille aujourd'hui à l'horizon industriel d'un éclat plus vif qu'il n'a jamais été dans toute l'histoire de l'humanité: c'est l'abondance de la main d'oeuvre et une classe de citoyens laborieux.

A côté de cela, nous avons une classe de patrons, représentant les deux grandes races, qui sont tolérants raisonnables et tout aussi enclins à sauvegarder les intérêts de leurs ouvriers qu'à soigner leurs propres bénéfices. Avec un tel facteur humain et avec les avantages naturels offerts dans les limites de ce cercle enchanté d'opportunités industrielles, on peut affirmer qu'aucune autre cité de ce continent n'offre au futur manufacturier les mêmes facilités naturelles et matérielles que la Cité de Montréal et ses environs.

Les derniers chiffres officiels que l'on puisse obtenir sont ceux de 1928. A cette époque nous avions un total

de 1914-1915, les communications téléphoniques ont été augmentées de 100 p. 100. En 1916, les communications ont été augmentées de 11 p. 100. En 1917, les communications ont été augmentées de 12 p. 100. En 1918, les communications ont été augmentées de 13 p. 100. En 1919, les communications ont été augmentées de 14 p. 100. En 1920, les communications ont été augmentées de 15 p. 100. En 1921, les communications ont été augmentées de 16 p. 100. En 1922, les communications ont été augmentées de 17 p. 100. En 1923, les communications ont été augmentées de 18 p. 100. En 1924, les communications ont été augmentées de 19 p. 100. En 1925, les communications ont été augmentées de 20 p. 100. En 1926, les communications ont été augmentées de 21 p. 100. En 1927, les communications ont été augmentées de 22 p. 100. En 1928, les communications ont été augmentées de 23 p. 100. En 1929, les communications ont été augmentées de 24 p. 100. En 1930, les communications ont été augmentées de 25 p. 100. En 1931, les communications ont été augmentées de 26 p. 100. En 1932, les communications ont été augmentées de 27 p. 100. En 1933, les communications ont été augmentées de 28 p. 100. En 1934, les communications ont été augmentées de 29 p. 100. En 1935, les communications ont été augmentées de 30 p. 100. En 1936, les communications ont été augmentées de 31 p. 100. En 1937, les communications ont été augmentées de 32 p. 100. En 1938, les communications ont été augmentées de 33 p. 100. En 1939, les communications ont été augmentées de 34 p. 100. En 1940, les communications ont été augmentées de 35 p. 100. En 1941, les communications ont été augmentées de 36 p. 100. En 1942, les communications ont été augmentées de 37 p. 100. En 1943, les communications ont été augmentées de 38 p. 100. En 1944, les communications ont été augmentées de 39 p. 100. En 1945, les communications ont été augmentées de 40 p. 100. En 1946, les communications ont été augmentées de 41 p. 100. En 1947, les communications ont été augmentées de 42 p. 100. En 1948, les communications ont été augmentées de 43 p. 100. En 1949, les communications ont été augmentées de 44 p. 100. En 1950, les communications ont été augmentées de 45 p. 100. En 1951, les communications ont été augmentées de 46 p. 100. En 1952, les communications ont été augmentées de 47 p. 100. En 1953, les communications ont été augmentées de 48 p. 100. En 1954, les communications ont été augmentées de 49 p. 100. En 1955, les communications ont été augmentées de 50 p. 100. En 1956, les communications ont été augmentées de 51 p. 100. En 1957, les communications ont été augmentées de 52 p. 100. En 1958, les communications ont été augmentées de 53 p. 100. En 1959, les communications ont été augmentées de 54 p. 100. En 1960, les communications ont été augmentées de 55 p. 100. En 1961, les communications ont été augmentées de 56 p. 100. En 1962, les communications ont été augmentées de 57 p. 100. En 1963, les communications ont été augmentées de 58 p. 100. En 1964, les communications ont été augmentées de 59 p. 100. En 1965, les communications ont été augmentées de 60 p. 100. En 1966, les communications ont été augmentées de 61 p. 100. En 1967, les communications ont été augmentées de 62 p. 100. En 1968, les communications ont été augmentées de 63 p. 100. En 1969, les communications ont été augmentées de 64 p. 100. En 1970, les communications ont été augmentées de 65 p. 100. En 1971, les communications ont été augmentées de 66 p. 100. En 1972, les communications ont été augmentées de 67 p. 100. En 1973, les communications ont été augmentées de 68 p. 100. En 1974, les communications ont été augmentées de 69 p. 100. En 1975, les communications ont été augmentées de 70 p. 100. En 1976, les communications ont été augmentées de 71 p. 100. En 1977, les communications ont été augmentées de 72 p. 100. En 1978, les communications ont été augmentées de 73 p. 100. En 1979, les communications ont été augmentées de 74 p. 100. En 1980, les communications ont été augmentées de 75 p. 100. En 1981, les communications ont été augmentées de 76 p. 100. En 1982, les communications ont été augmentées de 77 p. 100. En 1983, les communications ont été augmentées de 78 p. 100. En 1984, les communications ont été augmentées de 79 p. 100. En 1985, les communications ont été augmentées de 80 p. 100. En 1986, les communications ont été augmentées de 81 p. 100. En 1987, les communications ont été augmentées de 82 p. 100. En 1988, les communications ont été augmentées de 83 p. 100. En 1989, les communications ont été augmentées de 84 p. 100. En 1990, les communications ont été augmentées de 85 p. 100. En 1991, les communications ont été augmentées de 86 p. 100. En 1992, les communications ont été augmentées de 87 p. 100. En 1993, les communications ont été augmentées de 88 p. 100. En 1994, les communications ont été augmentées de 89 p. 100. En 1995, les communications ont été augmentées de 90 p. 100. En 1996, les communications ont été augmentées de 91 p. 100. En 1997, les communications ont été augmentées de 92 p. 100. En 1998, les communications ont été augmentées de 93 p. 100. En 1999, les communications ont été augmentées de 94 p. 100. En 2000, les communications ont été augmentées de 95 p. 100. En 2001, les communications ont été augmentées de 96 p. 100. En 2002, les communications ont été augmentées de 97 p. 100. En 2003, les communications ont été augmentées de 98 p. 100. En 2004, les communications ont été augmentées de 99 p. 100. En 2005, les communications ont été augmentées de 100 p. 100. En 2006, les communications ont été augmentées de 101 p. 100. En 2007, les communications ont été augmentées de 102 p. 100. En 2008, les communications ont été augmentées de 103 p. 100. En 2009, les communications ont été augmentées de 104 p. 100. En 2010, les communications ont été augmentées de 105 p. 100. En 2011, les communications ont été augmentées de 106 p. 100. En 2012, les communications ont été augmentées de 107 p. 100. En 2013, les communications ont été augmentées de 108 p. 100. En 2014, les communications ont été augmentées de 109 p. 100. En 2015, les communications ont été augmentées de 110 p. 100. En 2016, les communications ont été augmentées de 111 p. 100. En 2017, les communications ont été augmentées de 112 p. 100. En 2018, les communications ont été augmentées de 113 p. 100. En 2019, les communications ont été augmentées de 114 p. 100. En 2020, les communications ont été augmentées de 115 p. 100. En 2021, les communications ont été augmentées de 116 p. 100. En 2022, les communications ont été augmentées de 117 p. 100. En 2023, les communications ont été augmentées de 118 p. 100. En 2024, les communications ont été augmentées de 119 p. 100. En 2025, les communications ont été augmentées de 120 p. 100.

Les possibilités de ce service augmentent chaque jour et pour répondre à ces nouveaux besoins la compagnie du Bell Telephone a jugé nécessaire de construire un nouvel édifice pour loger son service à longue distance. Cette bâtisse, située sur la rue Belmont à côté du siège social de la compagnie est aujourd'hui terminée et bientôt le service des communications à longue distance y sera centralisé.

Montréal est non seulement le siège social du plus grand réseau téléphonique du Dominion, opéré par la Compagnie du Téléphone Bell, mais encore elle se tient au premier rang des plus grandes villes du monde comme centre téléphonique. Avec une moyenne journalière de 8.7 appels par appareil, elle dépasse New-York, Boston, Chicago et d'autres centres métropolitains des Etats-Unis par la fréquence avec laquelle chaque abonné emploie son téléphone pour ses affaires ou ses relations sociales. Au moment où nous écrivons (mars 1931) les opératrices de la Bell Telephone Company ont à répondre à plus de 1,665,000 appels locaux chaque jour. Dans les limites de l'échange local il y a aujourd'hui plus de 195,000 téléphones en opération et le transfert de l'ancien service au système à cadran s'y effectue graduellement. Plus de 108,000 appareils, représentent 55 pour cent des téléphones en opération sont automatiques.

En plus de ce développement au point de vue local, Montréal est aussi un centre important pour le service à longue distance. Plus de 400 circuits extérieurs viennent aboutir au tableau de distribution de Montréal. Ces lignes relient l'abonné téléphonique de Montréal à 31 pays disséminés sur cinq continents et lui permettent de parler à n'importe qui à l'autre bout du monde aussi facilement qu'il parlerait à son voisin. Ceci veut dire qu'un téléphone local peut communiquer avec 32,000, 000 d'autres, soit plus de 90 pour cent de tous les téléphones de l'univers. Plus de 4,500 appels à longue distance sont faits journellement de Montréal; il faut encore y ajouter 2,200 appels pour les localités environnantes qui sont du ressort des opératrices locales.

Les possibilités de ce service augmentent chaque jour et pour répondre à ces nouveaux besoins la compagnie du Bell Telephone a jugé nécessaire de construire un nouvel édifice pour loger son service à longue distance. Cette bâtisse, située sur la rue Belmont à côté du siège social de la compagnie est aujourd'hui terminée et bientôt le service des communications à longue distance y sera centralisé.

avec et produit des marchandises pour une valeur de 274,301,571.00. Est-il besoin de citer d'autres chiffres pour vous indiquer la valeur de Montréal comme centre industriel; pour vous montrer que beaucoup de gens ont vu l'opportunité qui les attendait ici et l'on saisie, et, ce qui est encore beaucoup plus important, que nos possibilités sont incommensurables.

## Montréal est un centre important pour le téléphone



M. C. F. SISE  
Président

The Bell Telephone Co. of Canada

Grâce aux nombreux perfectionnements apportés à l'installation et aux méthodes d'opération de la compagnie, on est arrivé à obtenir une amélioration constante du service lui-même. La moyenne de temps nécessaire pour obtenir un appel à longue distance a été réduite de six pour cent au cours de l'an dernier. Quatre-vingt-sept pour cent des communications ont été établies pendant que l'abonné restait au téléphone, au lieu de quatre-vingt-trois pour cent l'année précédente. Dans le service local 81.7 pour cent de tous les appels ont été satisfaits au lieu de 81 pour cent une année auparavant. Ce gain de .7 paraît minime mais il signifie que 37,000 appels de plus ont été satisfaits chaque jour pour les abonnés du Téléphone Bell de l'Ontario et de Québec.

Pour fournir ce service et pour diriger le travail en général, la compagnie occupe à Montréal 4,160 employés. Cette entreprise qui a une liste de paye journalière atteignant une moyenne de \$18,200 peut à juste titre être considérée comme une des principales industries de la Cité.

# La Situation Bancaire

par

*Beaudry Leman, Président de l'Association des Banques  
Canadiennes et Gérant Général de la Banque  
Canadienne Nationale*

Il y a cinq ans, celui qui présidait alors l'Association des Banques Canadiennes, en passant en revue la situation des banques, faisait ressortir deux points qui semblaient de la plus haute importance : l'étendue de la protection accordée par le système bancaire pendant la période de déflation d'après-guerre et la tendance d'amalgamation des intérêts de banque. L'histoire se répète et il y a bien peu de nouveau sous le soleil. Encore une fois il faut faire face à une situation défavorable des affaires et de nouveau nous entendons parler de cours tombés et de valeurs dépréciées, mais heureusement notre système bancaire canadien a supporté le choc et nos banques aujourd'hui demeurent inébranlables sans avoir diminué leur nombre ni amoindri leur force.

La période de cinq ans, comprise entre 1921 et 1925 inclusivement, a été une période de déflation, c'est-à-dire que les prix et valeurs sont tombés du sommet anormal qu'ils avaient atteint. Pendant la période de quatre années, s'étendant de 1925 à 1929 inclusivement, les prix de gros au Canada, suivant le Chiffre Index de l'ECONOMISTE, ont été sujets à de très minimes fluctuations. Le chiffre pour 1926 (en fixant 100 pour l'année 1913) a été de 156.3 et pour le mois de décembre 1929 il était de 150.3, les variations au cours des quatre années intermédiaires restant pratiquement entre ces deux chiffres. Mais lorsque nous arrivons à 1930, nous constatons un déclin rapide de ce qui pouvait être considéré comme un niveau modéré, déclin qui s'est accéléré à mesure que les mois passaient jusqu'à ce que pour le mois de septembre le Chiffre Index de l'Economiste ait atteint 128.9 pour les prix de gros du Canada, pour baisser encore à la fin de novembre jusqu'à 124.6, soit près de 26 points en onze mois. Ce déclin cesse d'avoir le caractère d'une déflation et semble être une sévère dépression. Il serait futile d'ignorer les conséquences sérieuses que l'abaissement des prix et la diminution des valeurs entraînent pour l'agriculture, l'industrie, le commerce et la finance.

On s'imagine en général que les banques sont peu affectées par le beau ou le mauvais temps et qu'ayant acquis une position invulnérable, elles peuvent, comme les dieux de l'Olympe, regarder du haut de leur grandeur sans souci pour l'humanité. Cette idée est loin d'être juste : Dans les périodes de dépression, les statistiques bancaires indiquent des contractions dans l'actif et des déclinés correspondants dans le passif. Cependant les

profits annuels se sont bien maintenus, d'autant que les banques n'ont pas le monopole de la prudence. Il n'y a rien d'extraordinaire à cela et pour ce qui est de la prévoyance et de la prudence, des milliers d'autres personnes et d'autres entreprises se trouvent dans le même cas. Le progrès, le développement et l'exploitation d'une banque ne se prêtent pas aux mouvements fabuleux ni aux feux d'artifice éblouissants de quelques étoiles de la Bourse. Les affaires d'une banque exigent la pratique de vertus modestes, antiques et souventes fois impopulaires, telles que l'économie, la circonspection, la persévérance et l'application constante au devoir. Dans les périodes de prospérité, l'on prélève sur les bénéfices un montant suffisant pour parer à la contraction des valeurs qui est appelée à se présenter. Tout banquier doit éternellement veiller à son actif et lorsqu'apparaissent les premiers signes de faiblesse, les réserves nécessaires ont déjà été faites. De cette façon la voie est nivelée, mais ce résultat n'est rendu possible que par la prévoyance, le soin et une attention constante. La bonne situation actuelle des banques de notre pays est due à la pratique, au cours de la récente période de prospérité, de cette prudence qui pressent le danger et pourvoit à combler la perte partielle ou totale, avant qu'elle ne devienne une réalité. Les banques de ce pays se trouvent aujourd'hui en bonne situation liquide avec suffisamment de fonds disponibles pour répondre à toutes les demandes légitimes. Le crédit des banques n'a jamais fait défaut en cas de besoin et il n'y a aucune raison de supposer qu'il ne sera pas encore à la hauteur lorsque la vague de prospérité qui monte aura atteint le Canada.

L'amalgamation graduelle des ressources bancaires qui a eu lieu au Canada entre 1921 et 1926 n'a été le résultat d'aucun programme spécial arrêté par les banques; le mouvement de fusionnement était universel à cette époque et si l'on regarde aujourd'hui en arrière, l'on constate à cette distance que la sanction accordée par le Ministre des Finances aux amalgamations de banques a été faite sans doute aucun dans l'intérêt du public. Malgré les conditions défavorables de l'heure actuelle, qui cependant n'ont peut-être pas autant affecté les banquiers autant que la déflation d'il y a neuf ans, aucune consolidation ne semble nécessaire.

En passant, il est bon d'attirer l'attention sur les faillites de banques qui se sont produites aux Etats-Unis dans ces deux ou trois derniers mois. La "National

*City Bank* dans son *bulletin* du mois de décembre a ceci à dire à ce sujet :

"Une abondance de faillites de banques est la conséquence naturelle d'un déclin des valeurs aussi sérieux que celui que notre pays a eu à supporter. Et la chose était d'autant plus inévitable avec notre système actuel de banques locales, qui ne permet pas de diversité suffisante dans la constitution de l'actif. Par suite, en temps de dépression, les banques se trouvent parfois si affectées par les difficultés locales que non seulement elles sont incapables d'être le rempart de force qu'elles devraient être, mais encore qu'elles deviennent un nouveau facteur de faiblesse pour l'ensemble de la situation. Dans ces localités qui ont eu le malheur d'avoir à supporter des faillites de banque, il est hors de doute que les effets de la dépression s'y font ressentir à l'extrême".

Cette critique du système de banques locales est un éloge indirect en faveur du système canadien de banques à succursales. Ce qui est arrivé cette année aux banques locales dans les Etats de l'ouest des Etats-Unis, aurait pu tout aussi bien se produire dans les Provinces des Prairies du Canada, si nous avions en un système de banques locales dans notre pays. Et au prix extrêmement bas du blé serait venu s'ajouter, dans l'une ou l'autre des localités, la faillite d'une banque entraînant la perte pour les déposants et la pression inévitable sur les débiteurs locaux de la banque.

#### *Tarifs, Répartition de l'Or et Commerce Etranger*

La dégringolade actuelle des prix et la dépression des affaires peuvent sans aucun doute faire remonter leur origine à la Grande Guerre et sont en partie sa conséquence. Presque tous les pays et en particulier toutes les contrées européennes, avec leurs énormes dettes intérieures et extérieures, y compris l'Allemagne avec ses paiements à faire pour les réparations, ont été obligés d'avoir recours à diverses méthodes pour recueillir les fonds pour remplir leurs obligations. L'établissement de tarifs de douane semblait le moyen le plus facile non seulement pour se procurer l'argent nécessaire, mais pour créer en même temps, en élevant une barrière contre les importations, un marché dans le pays même avec des prix élevés pour les produits domestiques similaires. Par suite de cette politique et en raison du tarif élevé, les principaux pays européens, jusqu'ici gros importateurs de blé canadien, ont obligé par loi ou décret leurs boulangers à employer dans leur fabrication un très fort pourcentage (80% à 90%) de blé de production locale. Si le tarif était assez élevé et assez exclusif, le rendement des importations décroîtrait, mais le but semble avoir été de mettre le tarif assez élevé pour que le volume réduit des importations produise encore un revenu suffisant tout en profitant au producteur local. Le résultat a été la mise en vigueur de tarifs qui limitent forte-

ment et réduisent les importations de produits étrangers. Cette façon de faire a eu un effet désastreux sur le commerce international et le Canada, en sa qualité d'un des plus importants exportateurs de grain, en a souffert une perte énorme.

La question des tarifs élevés fait naître des problèmes de politique nationale d'une très grande envergure. Quels sont, demande-t-on, les remèdes à apporter pour obtenir une plus grande liberté au trafic international et une plus grande prospérité pour les pays intéressés? Une réponse évidente semblerait être de réduire par consentement mutuel les dettes extérieures des nations; de diminuer ainsi les charges d'intérêt et la nécessité d'aussi importants revenus nationaux; les restrictions au tarif pourraient être ainsi fort amoindries ce qui favoriserait grandement le libre échange entre les nations. De grands efforts ont été faits depuis le début de ce siècle pour améliorer le transport par terre et par eau, d'immenses facilités de communication entre les peuples de l'univers sont aujourd'hui à la portée de tous par le téléphone, le télégraphe et l'aviation; tous ces efforts en vue d'aider le commerce international vont-ils être réduits à néant par des barrières nationales et des obstacles locaux? Il semblerait inconcevable que les voies d'échange aient été élargies et rendues plus utilisables simplement pour être abandonnées ou ignorées. La civilisation est-elle en train de rétrograder et de revenir aux conditions d'il y a un siècle ou deux, alors que les nations étaient concentrées en elles-mêmes et n'avaient que des relations fort limitées avec les contrées voisines?

De l'avis d'autorités compétentes, un autre facteur de la diminution actuelle du volume des affaires et la dépression économique qui en découle est ce que certains économistes en sont arrivés à appeler une mauvaise répartition de l'or. Après la guerre, chaque pays, avec son fardeau de dettes, a cru nécessaire pour maintenir son crédit, de se procurer et de détenir la plus grande part possible du précieux métal. La production d'or nouveau n'a pas pu répondre à cette demande. Un économiste anglais a commenté cette situation comme suit: après avoir parlé de ce qu'il nomme "l'or libre de la Banque d'Angleterre" — c'est-à-dire la partie de l'encaisse de la Banque d'Angleterre que la Banque est prête à laisser sortir pour équilibrer les conditions du change et qui tout en contractant le crédit en Grande-Bretagne a servi automatiquement autrefois à étendre le crédit ailleurs — cet économiste déclare que les conséquences de l'action britannique ont été profondément modifiées par la Guerre. Une sortie d'or de la Banque d'Angleterre ne peut plus être considérée comme une expansion de crédit ailleurs. Une grande partie de l'or en dehors de la Banque d'Angleterre, ajoute-t-il, est ou bien retenue comme garantie légale pour des émissions intérieures, ou accumulée comme monnaie superflue, ou encore retirée de la circulation par la suspension des paiements en or

ou la prohibition des exportations. Un autre économiste anglais, le très Honorable vicomte d'Abernon, au dîner annuel de la Chambre de Commerce de Liverpool, le 14 novembre dernier, disait : "L'impasse de l'or ou le manque d'habileté dans la direction du mouvement de l'or a non seulement eu des conséquences économiques désastreuses mais encore a été une cause directe du malaise politique." Il suggère que le Gouvernement Britannique devrait, sans perdre de temps, entamer des négociations avec les principales contrées de l'univers, détentrices d'or, en vue de mettre un frein au renchérissement excessif du prix de l'or (dont la conséquence est une diminution du prix des articles de première nécessité) qui s'est déjà produit et menace de continuer. Les Etats-Unis ont l'équivalent de 800 millions de livres sterling dans leur trésor national, la France a l'équivalent de 350 millions au lieu des 160 millions qu'elle avait il y a cinq ans; la Grande-Bretagne n'en a que 150 millions, exactement autant qu'en 1925. Il ne formule aucun blâme et ne dénonce aucune responsabilité au sujet de ces accumulations. "Ce qu'il faut, c'est un remède, et il est absolument certain que les deux pays qui ont la plus grande accumulation d'or sont les mieux placés pour régler la situation." Il continue : "A l'examen, on constate que l'état actuel des réserves d'or est mal adapté pour maintenir l'or comme étalon stable de valeur; si l'on constate de plus que l'accumulation et la stérilisation de l'or dans certains pays sont l'une des causes principales de la crise grave dont souffre l'univers, il ne devrait pas être difficile de trouver les mesures qui apporteraient un soulagement." Sa conclusion à ses auditeurs était la suivante : "Si vous voulez voir le marché du coton, du blé ou de tout autre produit revenir à des conditions normales, si vous désirez des taux de fret plus élevés et une plus grande activité commerciale, c'est en traitant le problème de l'or et de la monnaie courante que vous obtiendrez ce résultat avec beaucoup plus de certitude et avec beaucoup plus de rapidité que par tout autre moyen."

En prenant l'or comme base du crédit et en considérant la facilité avec laquelle il devrait être mobilisé pour aider à la production et à la mise sur le marché des articles de première nécessité par tout l'univers, il ne faut pas perdre de vue que l'or ou le crédit ne peuvent être obtenus que lorsque la confiance existe et qu'une rémunération équitable est assurée. Si la lourde charge des dettes extérieures dont il a été question plus haut restreint le bénéfice de l'échange naturel des marchandises, ne nuit-elle pas également à la circulation et à la répartition de l'or en créant un sentiment d'incertitude et en occasionnant un manque de confiance qui fait craindre que les débiteurs ne soient pas en mesure de remplir leurs obligations. Lorsque la prospérité publique comme privée est si fortement handicapée dans le monde entier, n'est-ce pas là un motif suffisant pour expliquer l'attitude de ceux qui possèdent l'or et hésitent à s'en départir.

### *L'Argent et l'Agriculture*

La dépression qui affecte actuellement le prix des produits de première nécessité a fait ressortir au premier plan la situation du fermier et les problèmes de l'agriculture. La portée de ces quelques notes est trop limitée pour permettre d'essayer de traiter le sujet même superficiellement; cependant même un bref relevé des activités bancaires ne peut passer sous silence la condition des producteurs de marchandises constituant le gros de nos exportations. Les temps modernes ont vu se réaliser une spécialisation inaccoutumée dans presque tous les genres de production. Ce développement s'est sans aucun doute montré profitable de bien des façons, mais il a ses dangers et il peut se produire quelque chose comme un excès de spécialisation avec ses risques inhérents lorsque la demande diminue pour le seul et unique produit du travail d'un homme. Dans leur ambition de faire plus d'argent, trop de gens sont portés à oublier d'acquérir une réelle prospérité. Lorsqu'on a le moyen de produire tout ce qui est nécessaire à la vie, et qui constitue la prospérité réelle, pourquoi chercher à convertir en argent tout le produit du labeur d'un particulier, afin d'acquérir avec cet argent, par l'entremise des intermédiaires, les marchandises dont la création est due aux efforts d'autres hommes? Tout en reconnaissant que le producteur spécialisé dans la production du blé, de l'orge, de la laine, du bétail, des peaux, de la volaille, des fruits, du miel, etc... peut produire chacun de ces articles à un prix probablement moins élevé que le fermier ordinaire qui a un peu de chaque sorte pour ses propres besoins et ceux de sa famille, le premier en est-il plus riche que l'autre? L'expérience semble indiquer que les risques encourus font plus que contrebalancer les avantages; c'est pourquoi nous entendons tant parler de diversification en agriculture pour permettre au citoyen rural de profiter pleinement des chances qu'il a d'être absolument indépendant; l'ouvrier industriel de la ville doit se contenter d'échanger le produit de son travail contre celui des autres. Il y a dans ce pays des milliers de fermiers qui ne font pas d'argent, mais ils ont ce qu'il leur faut pour leur famille et pour eux-mêmes... et plus souvent qu'autrement ils ont encore de l'argent en banque.

Nous avons en eu une déflation des prix des produits de nécessité et des valeurs de bourse, suivie par la dépression: Nous avons tous abandonné quelques-unes de nos illusions et envisageons un peu plus sérieusement la vie et nos obligations. Le vieux principe du "cycle d'affaires" devrait certainement être satisfait maintenant et puisque ses conditions ont été remplies, il devrait bientôt prendre une meilleure tournure, et faire naître des conditions plus encourageantes.

*Nous grandissons avec le Canada*

# J. E. FOURNIER LIMITEE

MANUFACTURIERS DE  
Malles, Valises, Articles de Voyages, etc.

MAISON FONDEE EN 1890



**SIEGE SOCIAL: 17-25 RUE NOTRE-DAME OUEST  
MONTREAL, P. Q.**

**FABRIQUE: 60 rue St-Jacques ouest.**

**SUCCESSALES: Winnipeg, Man.,  
Québec, P.Q., Vancouver, C. A.**

**MAGASINS  
DE DETAIL** { 287 rue Ste-Catherine Est.  
931 Boulevard St-Laurent.  
1594 Ave. Mont-Royal Est.  
861 rue Notre-Dame Ouest.

J. E. FOURNIER, Président.  
J. P. GRIMRD, Vice-Président.  
J. A. ROBITAILLE, Secr.-Trésorier.

Arthur BOUCHER, 2e Vice-Président.  
Lucien MORACHE, Gérant de Bureau.  
Harold V. JAY, Représentant.

B. ETHIER, Aviseur légal.

# PRODUITS EN CANADA

## Aperçu général

NOTE.—Le mouvement en faveur des articles "Produits-en-Canada" se rattache inévitablement au programme de développement industriel de toute cité canadienne... Il est donc tout naturel que la Commission Industrielle de Montréal lui donne son appui... Le Commissaire, M. J.-B. Baillargeon, partisan enthousiaste de ce mouvement qu'il s'efforce de mettre en pratique, a jugé bon d'inclure dans cette brochure, pour l'information des citoyens de Montréal, un aperçu général des points indispensables à son succès.

Il y a quelques années le grand Canadien qu'était Lord Strathcona déclarait : ... "Nous possédons dans l'Empire Britannique des produits assez variés pour répondre à tous nos besoins. Le malheur est que nous n'en avons pas suffisamment connaissance"...

Le mouvement en faveur des articles "Produits-en-Canada" est un effort national dont le but est :

- 1.—De renseigner la population du Dominion sur les articles qui sont produits au Canada... et
- 2.—D'obtenir l'appui de nos concitoyens pour acheter des articles "Produits-en-Canada", comparables comme prix et qualité, de préférence aux marchandises similaires de fabrication étrangère, afin de réaliser à leur pleine capacité la production et l'emploi des matériaux canadiens et de la main-d'œuvre canadienne.

Il est certain qu'aucun mouvement n'a jamais eu de meilleure recommandation ni n'a jamais été plus digne d'être soutenu.

Une des graves erreurs commises au sujet du mouvement en faveur des articles "Produits-en-Canada", c'est que jusque tout récemment ce mouvement ne s'est borné qu'à de vagues généralités et que le malheureux particulier qui voulait offrir une aide pratique ignorait complètement ce qu'il pouvait faire. On s'efforce aujourd'hui de dire exactement au public tout ce qu'il peut faire, car c'est un fait bien reconnu qu'aucune organisation, aucune campagne de publicité, aucun comité ne peut imposer l'idée du mouvement en faveur des articles "Produits-en-Canada". C'est sur le particulier que son succès repose.

Lorsque le chiffre annuel des importations passe de \$800,000,000 à \$1,300,000,000 cela est de nature à faire réfléchir le public. Bien des articles compris dans cette somme ne peuvent être obtenus en Canada, mais un montant de \$400,000,000 représente des articles similaires à ceux qui se font en Canada. Etant donné que 40% de ce montant représentent la valeur de la main-d'œuvre, cela signifie qu'une somme de \$160,000,000 au moins est dépensée annuellement en salaires dont le Canada ne retire aucun profit.

Dans les quatre dernières années, le Canada a importé annuellement pour plus de \$1,000,000,000 d'articles de consommation. Une grande partie de ces marchandises auraient tout aussi bien pu être produites par les industries canadiennes.

Comme chaque montant de \$5,600 de marchandises produites dans une manufacture canadienne représente le travail d'un ouvrier, le montant annuel des importations du Canada pourrait donner directement de l'emploi à 178,000 travailleurs de plus que ceux actuellement employés, sans parler des milliers d'autres auxquels un emploi viendrait indirectement, comme résultat d'une nouvelle activité imprimée aux affaires en général.

Chaque manufacture qui s'établit en Canada représente en fin de compte une augmentation de valeur de production égale à environ trois fois le montant de sa liste de paye. Car il faut compter non seulement le matériel employé pour les besoins de l'usine elle-même, mais encore tout ce qui est nécessaire aux employés comme nourriture, vêtement, etc., ce qui comporte un cercle toujours croissant de production et d'emploi.

Le patriotisme, tout comme la charité, doit commencer chez soi et aucun argument ne peut réfuter le fait que chaque fois que vous dépensez un dollar pour des articles produits dans votre propre pays, vous aidez à donner du travail à quelque compatriote. Un emploi est préférable à une aumône; par suite en élargissant le cercle d'achat et en stabilisant ainsi le pouvoir de production vous aidez à assurer votre propre emploi tout comme celui de votre prochain.

### *L'Achat affecte-t-il l'Emploi ?*

Voyons comment nos achats affectent l'emploi au Canada. En 1929 les dépenses de constructions pour écoles, routes, ponts, ports, hôpitaux, etc., se sont élevées à \$145,000,000. Quelle est la proportion de ce montant qui a été dépensée pour des matériaux importés, il serait difficile de le dire. Si ce n'était que 10% cela représenterait les  $\frac{3}{4}$  du montant affecté récemment par le Gouvernement du Dominion pour les travaux d'urgence en vue de remédier au chômage.

Le montant annuel des cadeaux distribués en Canada est estimé suffisant pour tenir occupées 10,000 personnes tout le long de l'année. Combien de celles-ci sont-elles en pays étranger ?

Le Canada a dépensé l'an dernier plus de \$8,000,000 en aliments importés pour bestiaux et volailles. Si

est argent avait été employé à acheter du grain des producteurs de l'ouest canadien, il aurait bénéficié également aux usines du Québec.

Au cours de l'année dernière nous avons acheté une moyenne journalière de plus de deux millions et demi de dollars de marchandises aux Etats-Unis contre un million que nous leur vendions. Si l'on se base sur le chiffre de la population, chaque Canadien a acheté des Etats-Unis 18 fois autant que chaque habitant des Etats-Unis a acheté de marchandises de provenance canadienne. Ce qu'il y a de pire dans l'affaire, c'est que la plus grande partie de l'argent que nous leur avons payé a été dépensée pour des articles manufacturés, tandis qu'une forte proportion de l'argent qu'ils ont versé en Canada s'appliquait à des matières premières, dont certaines étaient manufacturées dans le pays voisin, entraînant ainsi le paiement de salaires, etc., pour nous revenir ensuite comme produits ouvrés.

En chiffres ronds, on peut dire que sur chaque dollar d'importation, il y a 50 cents qui représentent du salaire. De sorte que nos \$850,000,000 d'importations des Etats-Unis font perdre \$425,000,000 de salaires à nos ouvriers. Peut-être la totalité de ces articles n'aurait-elle pas été produite dans notre pays, mais ceci démontre ce que peut signifier le fait d'importer au lieu de fabriquer sur place.

#### *Les Femmes et le Mouvement en faveur des articles "Produits-en-Canada"*

La campagne en faveur des articles "Produits en Canada" est une politique à la portée des femmes. Elles n'ont pas été longues à saisir la situation et à prêter leur concours. Leur influence est énorme, car les femmes sont les véritables acheteuses dans tout l'univers. Les femmes du Canada dépensent 87% des salaires de la nation, de sorte que leur coopération est un facteur très appréciable surtout pour les achats de produits alimentaires et d'articles d'habillement qui rentrent plus dans leur rôle.

Les femmes du Canada peuvent aider ce mouvement bien plus que ne pourrait le faire l'homme le plus puissant ayant à sa disposition les plus puissantes ressources. Lorsqu'une femme entre dans un magasin et dit : "Je veux avoir des produits canadiens", cela vaut beaucoup mieux que toutes les annonces de journaux. Cela signifie qu'elle est déterminée à soutenir le mouvement et qu'elle pousse le commerçant et son commis à lui fournir les marchandises qu'elle demande. Si elle insiste pour les avoir, il faut qu'ils se procurent ce qu'elle exige sous peine de perdre la vente et peut-être même la cliente.

#### *Comment la Maîtresse de Maison Peut Apporter Son Concours*

En faisant appel aux citoyens de Montréal pour soutenir le mouvement en faveur des articles "Produits-en-Canada" nous ne leur demandons d'acheter des produits canadiens que s'ils sont d'aussi bonne qualité et de prix aussi bas que les produits similaires. Tout ce que l'on demande, c'est d'user d'un peu de jugement dans l'achat journalier et de préférer le produit canadien chaque fois qu'il peut être substitué à un produit étranger. Chaque fois que nous achetons un article importé quand nous aurions pu facilement acheter un article canadien qui aurait tout aussi bien répondu à notre besoin, nous aidons à faire chômer un Canadien et à assurer de l'emploi à des ouvriers étrangers. Au contraire, chaque fois que nous faisons en sorte de donner la préférence à un produit canadien, nous aidons à créer de l'emploi pour des travailleurs canadiens et faisons notre part pour rendre le Canada plus prospère dans son ensemble.

Les dollars dépensés pour des articles fabriqués dans notre propre pays restent chez nous où ils favorisent l'emploi de nos compatriotes, tandis que les dollars dépensés à l'étranger vont répandre ailleurs leur prospérité.

Passez en revue les vêtements de votre garde-robe, le mobilier de votre maison, les conserves, marinades, confitures, etc., de votre garde-manger, et voyez combien de ces articles sont faits dans d'autres pays, alors qu'ils auraient tout aussi bien pu être "Produits-en-Canada". Votre marchand peut vous dire qu'il n'a pas de marque canadienne. Il n'en est que plus coupable. Insistez pour qu'il s'en procure.

En 1930, la valeur des conserves achetées *en dehors* du Canada s'est élevée à \$8,500,000. Si les femmes canadiennes s'étaient mis en tête de donner la préférence aux CONSERVES CANADIENNES, une très importante partie de ce montant aurait servi à augmenter le chiffre d'affaires des fabriques de conserves canadiennes.

Au cours de cette même année nous avons acheté en dehors du Canada pour trois millions et demi de dollars de conserves de pêches, poires, ananas et produits similaires. Cependant notre district de Niagara donne d'aussi beaux fruits que ceux produits partout ailleurs. Nous avons acheté pour \$310,000 d'asperges en conserves et pourtant il y a plusieurs maisons canadiennes qui mettent en conserve les asperges vertes qui sont infiniment meilleures que les variétés importées d'une couleur et d'un goût de paille. Nous importons de grandes quantités de sardines, bien que nous ayons une bonne usine de sardines au Nouveau Brunswick.



Pourquoi devons-nous acheter pour \$453,000 de pois en conserves en dehors du Canada et pour \$400,000 de confitures et gelées? Nous pouvons obtenir de tout aussi bons produits dans notre propre pays. Nous faisons de bonnes sauces et de bons catsups au Canada. Pourquoi devons-nous en importer pour \$500,000. de l'étranger?

En 1930 nous avons importé pour \$1,122,000 de jambon et de bacon venant presque entièrement des Etats-Unis. Que faisons-nous de nos porcs? Dans la même année nous avons acheté aux Etats-Unis pour \$2,000,000 de soupes en boîtes. Que font donc nos ménagères canadiennes? Sont-elles à ce point empoisonnées par la publicité américaine pour ne pouvoir donner une chance à ces excellentes soupes "Produites-en-Canada". Beaucoup de gens semblent penser que ces soupes tant annoncées sont faites en Canada. Tel n'est pas le cas, cependant il y a tout lieu de croire que certaines d'entre elles seront fabriquées ici dans un avenir prochain.

En 1930 nous avons importé pour \$32,000,000 de fruits et légumes frais. Certes, une grande partie de ceux-ci étaient des primeurs que nous ne pouvions remplacer ici. Mais pourquoi devons-nous importer pour un million de dollars de pommes des Etats-Unis lorsque dans bien des cas notre propre récolte de pommes pourrait sur les arbres? Ces \$32,000,000 de fruits et légumes venaient pratiquement tous des Etats-Unis. Pourquoi une grande partie de ces fruits et légumes n'aurait-elle pas pu venir de nos Indes Occidentales Anglaises, avec lesquelles nous avons maintenant un service hebdomadaire régulier de bateaux assuré par le chemin de fer Canadien National?

*Les Produits des Indes Occidentales Anglaises et le mouvement en faveur des articles "Produits-en-Canada"*

Les oranges et citrons des Indes Occidentales Anglaises ne sont pas encore produits en quantité suffisante pour approvisionner tout le marché canadien, mais les planteurs font tous leurs efforts pour augmenter et améliorer leur production. Jusqu'à présent, ils se trouvent mal armés pour rivaliser au Canada avec les producteurs de fruits de Californie, ayant à leur disposition des capitaux illimités pour annoncer des produits qui ont été développés au maximum tant pour la qualité que pour la quantité.

Les Indes Occidentales n'ont pas encore produit d'orange sans pépin, mais leur produit peut se comparer très avantageusement pour le jus et la saveur, sans toutefois posséder une aussi belle apparence, avec les produits de Californie mieux annoncés et mieux développés. Les pamplemousses de la Jamaïque sont sans rivales comme saveur et apparence.

La ménagère canadienne peut cependant beaucoup pour augmenter la consommation des produits des Indes



**EDIFICE  
METROPOLE**

**Siège de la  
Commission  
Industrielle**

Occidentales en exigeant des oranges et des pamplemousses des Indes Occidentales à l'époque où l'on peut les obtenir, c'est-à-dire entre novembre et mars.

En 1930 la Jamaïque a produit  $\frac{1}{4}$  de la production mondiale des bananes, soit environ 25,000,000 de régimes dont 2,732,000 seulement ont été consommés en Canada. Bien que 75% des bananes employées en Canada proviennent de la Jamaïque, nous pourrions en utiliser bien plus, étant donné les extraordinaires propriétés nutritives de ce fruit qui contient tous les éléments nécessaires à l'alimentation. Les bananes de la Jamaïque sont produites en quantité suffisante pour répondre à peu près à tous les besoins du Canada. Comme on peut avoir la banane en toute saison, son usage plus répandu ainsi que celui de la pomme canadienne, pourrait combattre considérablement la propagande des producteurs d'oranges de Californie qui a aujourd'hui atteint des proportions presque phénoménales.

Les tomates des îles Bahama ont pratiquement éclipsé cet hiver au Canada celles du Mexique et des autres pays, se vendant à des prix qui les mettent à portée des bourses les plus modestes. C'est là un début du meilleur augure qui mérite encouragement. La saison s'étend environ de décembre à mars.

Les oignons, céleris, choux, carottes etc., des Bermudes sont d'excellente qualité et commencent à supplanter graduellement les produits étrangers sur le marché canadien. Les habitants des Bermudes tiendraient à voir la demande canadienne augmenter davantage. Leurs produits peuvent s'obtenir environ de décembre à juin.

Toutes les petites îles du groupe oriental des Indes Occidentales, produisent du sucre et ont grand besoin d'avoir la préférence pour leur produit. A moins qu'elles ne soient aidées de quelque façon, leur cas deviendra extrêmement sérieux. Pourquoi faut-il que les fabricants canadiens de fruits en conserves s'adressent en dehors des possessions britanniques pour leur fournir du sucre lorsque cette source d'approvisionnement dans les limites de l'Empire est à la veille de la ruine faute d'un léger appui et que notre argent va enrichir les producteurs de sucre étrangers.

La consommation annuelle de sucre au Canada est d'environ 400,000 tonnes. Les Indes Occidentales en produisent à peu près 300,000 tonnes par an. Avec un peu d'encouragement ce chiffre pourrait être augmenté pour répondre entièrement aux besoins du Canada.

Les Indes Occidentales Anglaises considèrent le Canada comme une sorte de grand frère. Elles sont désireuses de traiter avec lui sur une base de réciprocité. Le Canada ne serait-il pas bien avisé de soutenir et d'encourager dans la plus grande mesure possible ce marché toujours croissant qui se trouve pratiquement à sa porte ? Un marché qui tend à combler logiquement son manque absolu de produits tropicaux... qui permettra d'échanger dollar pour dollar sans aucune chance de concurrence.

Les produits des Indes Occidentales sont "RECOLTES DANS L'EMPIRE" et méritent tout l'encouragement du mouvement en faveur des articles "PRODUITS EN CANADA".

### Autres Produits

Présentons maintenant une autre face du problème. L'année dernière (1930) le Canada a importé pour \$1,192,755.00 de mouchoirs de coton et pour environ \$350,000 de couvertures de coton. Cependant le Canada a des filatures de coton susceptibles de rivaliser avec celles de n'importe quel autre pays au monde et dont les métiers sont restés inactifs ou n'ont travaillé qu'une partie du temps depuis trois ans.

Au cours de l'an dernier nous avons importé pour \$54,000,000 de cotonnades dont \$39,000,000 provenaient des Etats-Unis et voici ce qu'on en disait : "La facilité avec laquelle les manufacturiers américains et anglais peuvent déverser leurs marchandises au Canada sans presque aucun frais de vente et dans presque tous les cas pour les marchandises américaines en-dessous du prix de la liste américaine ou en dessous du coût de fabrication, a empêché les manufacturiers canadiens d'obtenir le prix coûtant des marchandises qu'ils vendaient." (Revue de l'Industrie Cotonnière, 1929).

En 1930 nous avons importé pour \$1,750,000 (approximativement) de bottines, souliers et pantoufles pour dames et pour un million de dollars de ces mêmes articles pour hommes. Nous extrayons de "Review of the Boot & Shoe Trade 1929", le passage suivant :

"Ces importations qui se continuent sur une grande échelle à un moment où les usines canadiennes ont besoin de toutes les activités du marché canadien, constituent un problème difficile... Dans la plupart des cas, les chaussures importées sont inférieures à celles de fabrication canadienne qui se vendent à prix égal ou inférieur. Une enquête a prouvé que des tiges tannées ou finies dans les pays de l'Europe continentale sont employées en grande partie dans la fabrication de chaussures qui sont ensuite admises au Canada avec le bénéfice du tarif préférentiel britannique."

Il est entré au Canada pour \$3,000,000 de gants en 1930. Certainement une partie de ces articles aurait pu être fabriquée en Canada.

### L'achat pour le Commerce

En ce qui concerne le mouvement en faveur des articles "Produits en Canada", l'achat peut se répartir d'une façon générale en trois sections principales : l'alimentation, le vêtement et le commerce en général. Les deux premières sections sont plus particulièrement du domaine de la maîtresse de maison, tandis que la dernière concerne l'agent acheteur professionnel.

Pour ce qui est de l'achat pour le commerce, comprenant les acquisitions pour les industries, les institutions, les matières premières pour la fabrication, etc., il est admis que dans l'ensemble la qualité des articles "Produits en Canada" est aussi bonne, sinon meilleure, que celle des produits d'origine étrangère. Aussi longtemps que les manufacturiers canadiens maintiendront cette qualité, l'acheteur professionnel achètera d'une façon

générale leurs produits, en leur accordant la préférence même avec une marge de prix de 5%.

A certains points de vue il est parfois de bonne politique commerciale de payer le prix légèrement plus élevé exigé pour les marchandises canadiennes. Par exemple, M. E. W. Beatty, président du chemin de fer Canadien Pacifique aurait, dit-on, déclaré à propos de certaines marchandises provenant autrefois des Etats-Unis et ne procurant par suite que le court transport par voie ferrée entre la frontière américaine et Montréal : "Notre compagnie aurait tout avantage à payer une prime sur des articles similaires de provenance canadienne, ce qui augmenterait son trafic et ferait bénéficier la production dans son ensemble du revenu provenant de l'achat en "Canada."

Il est à recommander aux maisons canadiennes de ne pas annoncer qu'elles peuvent répondre à toutes les demandes d'articles "Produits-en-Canada" lorsqu'elles sont incapables de remplir leurs engagements. Il s'est quelquefois produit que des manufacturiers avaient annoncé certains articles comme étant fabriqués au Canada et lorsque des ordres ont été passés la production canadienne n'était pas au point malgré leur intention légitime de le faire. Il en résulte un désappointement sur toute la ligne par suite de la nécessité de substituer un article de fabrication étrangère. Ceci constitue à proprement parler une fausse représentation et n'est pas autorisé par l'Association des Agents Acheteurs pas plus que ce n'est dans l'intérêt du mouvement en faveur des articles "Produits-en-Canada". La tendance à afficher ses sympathies pour les articles "Produits-en-Canada" tout en achetant des produits étrangers est également blâmée par l'Association.

#### *Produits Canadiens*

La consommation annuelle de fromage, beurre, crème, crème à la glace et produits condensés réduits à leur équivalent en lait, en plus du lait consommé est évaluée au Canada à une moyenne de 1,200 livres per capita. Ce chiffre est probablement plus élevé que celui de tout autre pays de condition similaire. *L'augmentation de la demande domestique* pour les produits de laiterie a été absolument extraordinaire au cours des dix dernières années. Exprimée en équivalent de gras de beurre, elle atteint 188,525,803 lbs tandis qu'en valeur de fromage elle se chiffre à 394,049,834 lbs.

*L'augmentation de production* durant la même période exprimée en termes de beurre peut être estimée approximativement à 133,988,817 livres ou 288,000,000 lbs de fromage. On constatera que l'augmentation de la production au cours de cette période est inférieure à l'augmentation de la consommation domestique calculée sous forme de beurre de près de 55,000,000 de lbs.

Il y a en Canada 3,683,453 vaches laitières dont la moyenne de production annuelle est estimée à 4,500

lbs de lait par année. Cette moyenne est faible comparée à celle de la Nouvelle-Zélande.

Quelle meilleure chance y a-t-il de favoriser le mouvement des articles "Produits-en-Canada" que celle offerte par l'industrie laitière? Non seulement il y a moyen pour elle de répondre aux besoins domestiques, mais encore la possibilité de maintenir un commerce d'exportation croissant de jour en jour est très grande.

#### *Influence du mouvement en faveur des articles "Produits en Canada"*

L'influence du mouvement en faveur des articles "Produits-en-Canada" se manifeste de bien des manières. La vente des conserves de toutes sortes (soupes, fruits, confitures, gelées, légumes y compris les asperges vertes, etc....) a augmenté considérablement. La plupart des marques américaines fortement annoncées ont vu diminuer leur chiffre d'affaires. Dans certains cas les producteurs ont été forcés de s'établir en Canada pour y maintenir leur commerce. Les manufacturiers canadiens ont été obligés d'améliorer leurs marques et de maintenir la qualité, ce qui est un facteur très important pour le mouvement en faveur des articles "Produits-en-Canada". Le redoublement de soin apporté à la qualité et au prix des produits entraînera une augmentation d'achat de la part du consommateur. Les acheteurs ont constaté que les marques canadiennes ont souvent été condamnées sur des idées préconçues et que leur essai a prouvé qu'elles étaient tout aussi bonnes et souvent meilleures que les produits importés. Aucune contrée au monde ne produit des fruits et des légumes de meilleure qualité que ceux récoltés au Canada. Les longues heures de chaleur solaire et les gelées annuelles produisent les nitrates et autres éléments procurant la saveur et la qualité à nos légumes canadiens, qui supportent favorablement la comparaison avec les produits similaires des autres pays.

Le mouvement en faveur des articles "Produits-en-Canada" incite les manufacturiers des Etats-Unis, de Grande-Bretagne et d'Europe, à installer des usines au Canada parce que :

- 1° Le marché canadien offre une préférence aux marchandises de provenance britannique et les manufacturiers doivent être capables d'employer la marque "Fait pour le commerce britannique" ou "Produit-en-Canada".
- 2° Le marché de l'Empire Britannique qui comprend 450,000,000 d'âmes donne sa préférence aux marchandises manufacturées au Canada ou dans les autres contrées britanniques.
- 3° Le marché canadien exige une étude plus suivie et une observation continue des changements dans la qualité pour répondre aux besoins du pays.
- 4° Enfin le Canada a fait clairement comprendre au monde entier qu'il tient à dépenser son argent chez

lui pour conserver l'activité de ses industries et donner de l'emploi à ses ouvriers.

Aussi, vu que le dollar canadien ne doit plus être distribué au hasard à l'industrie étrangère, cette industrie étrangère vient-elle ici pour l'obtenir et va-t-elle être obligée d'employer la main d'œuvre canadienne pour exploiter ses usines.

Dans les six derniers mois, onze maisons ont établi des manufactures canadiennes dans les environs de Montréal et trois autres ont doublé ou augmenté leurs usines déjà existantes. Au cours de 1930, 65 entreprises manufacturières américaines ont terminé des négociations pour s'établir au Canada, 15 étudient soigneusement le projet d'y venir, tandis que 52 autres demandent des renseignements à cet effet.

Le Canada offre la force motrice à bon marché parce que, dans une proportion de 70%, c'est l'électricité qui est employée dans le pays et que 97% de l'énergie électrique du Canada proviennent des pouvoirs hydrauliques. Les frais de transport sont minimes en Canada. Le taux moyen du fret par tonne-mille sur les chemins de fer canadiens est probablement le plus bas au monde. Il y a aussi abondance de matières premières de toutes sortes, dont l'approvisionnement est loin d'être épuisé. Montréal est donc merveilleusement désigné comme centre industriel et manufacturier grâce à ses facilités de force motrice, de transport et de main-d'œuvre qui atteignent des proportions extraordinaires.

**ALIMENTATION**

Abattoirs et salaisons  
Biscuits et confiserie  
Boulangeries  
Brasseries  
Cafés et épices  
Confitures et Gelées  
Crèmeries  
Distilleries  
Eaux gazeuses  
Essences aromatiques  
Fruits et Légumes  
Minoterie  
Poudre à pâte  
Produits alimentaires divers  
Saucisses et Boyaux  
Sirops

**ARTICLES DE MENAGE**

Balais et Brosses  
Chandelles et Cierges  
Insecticides  
Pâtes et Cirages  
Poudres et flocons pour lavage  
Préparations de toilette  
Savons

**BOIS**

Blanchissage du Bois  
Boissellerie  
Caisses d'emballage  
Carrosserie  
Formes et embauchoirs  
Tonnellerie

**BONNETERIE**

Bas et Tricot  
Broderies et Dentelles

Lacets et Galons  
**CAOUTCHOUC ET CUIR**  
Articles en caoutchouc  
Articles en cuir  
Chaussures  
Courroies  
Fournitures de cordonnerie  
Gants et Mitaines en cuir  
Harnais et Sellerie  
Tannerie

**BLANCHISSAGE ET TEINTURE**

Buanderies  
Teintureries

**CHAPEAUX**

Chapeaux de paille  
Chapeaux et Casquettes  
Chapeaux pour dames

**COTON**

Auvents, Tentes et Voiles  
Coton en feuilles pour piqués  
Déchets de laine et de coton  
Fils de coton  
Sac en coton et en jute  
Tissus de coton

**CONSTRUCTION**

Blocs de ciment  
Construction de Navires  
Pierre artificielle  
Pierre de taille  
Verre et Glace

**ELECTRICITE**

Appareils électriques  
Courant pour lumière et force motrice

**FER, FONTE, ACIER**

Acieries et Laminaires  
Appareils de chauffage et de ventilation  
Articles en fil de fer  
Carrosserie  
Fil de fer  
Machinerie industrielle  
Machines de bureau  
Machines domestiques  
Matériel de chemins de fer  
Pièces détachées pour autos  
Produits en fer et en acier  
Produits en cuivre et en bronze  
Produits en plomb, en étain et en zinc.  
Produits en métaux précieux  
Produits en métaux non ferreux  
Quincaillerie et outils  
Tôlerie

**FOURRURES**

Apprêtage de fourrures  
Fourrures brutes et préparées  
Vêtements de fourrure

**HABILLEMENT**

Bretelles  
Cravates  
Fleurs artificielles et Plumes  
Mercerie pour hommes  
Parapluies et Ombrelles  
Vêtements pour hommes  
Vêtements pour dames  
Vêtements pour enfants  
Vêtements huilés

**MEUBLES**

Couvrepièds et douillettes

Matelas et Sommiers  
Meubles  
Pianos

**OBJETS D'ART**

Statues et objets d'art

**PAPIER ET IMPRESSION**

Articles en papier  
Cartons et sacs en papier  
Edition  
Impression et Reliure  
Lithographie et Gravure  
Papeterie  
Photogravure  
Timbres en caoutchouc et en acier

**PEINTURES et PRODUITS CHIMIQUES**

Colles  
Distillerie de goudron  
Huiles et Graisses  
Huile de lin et tourteaux  
Peintures et Vernis  
Préparations pharmaceutiques et médicinales

**SOIE**

Fils et tissus de soie  
Soierie

**TABAC**

Cigares et Cigarettes  
Tabac à chiquer  
Tabac à fumer

**SPORT**

Articles de sport  
Emblèmes pour sociétés.

Les industries de Montréal comprennent : 1.834 établissements avec un capital investi de \$481,181,947; elles emploient 101.668 personnes avec une liste de paye de \$119,226,844; elles utilisent pour \$273,015,114 de matériaux et fabriquent des produits pour une valeur des \$554,311,571 (Chiffres donnés pour 1928 par le Bureau Fédéral des Statistiques).

Le mouvement en faveur des articles "Produits-en-Canada" nous a fait réaliser que le développement manufacturier est essentiel pour arriver à la prospérité bien comprise de notre pays et que l'expansion des activités manufacturières est l'une des meilleures méthodes pour conserver notre jeunesse au pays. La main d'œuvre experte et les ouvriers bien au courant de leur métier ne peuvent être gardés au pays que si nos industries sont florissantes et notre pays ne peut recevoir de nouveaux immigrants à moins que nos industries ne soient placées sur une base exigeant un surplus de main d'œuvre.

Le mouvement en faveur des articles "Produits-en-Canada" fait réfléchir chacun de nous, l'incite à étudier nos problèmes nationaux et à prendre sa propre part à leur solution. Une appréciation plus générale des conditions vitales de notre progrès se traduit par ces simples mots : "Produits-en-Canada".

# Montréal, Grand Port Océanique

"Une merveille du génie moderne", "le plus bel exemple d'organisation d'un port moderne", "une des entreprises commerciales les plus hardies", telles sont les diverses appréciations formulées au sujet du port de Montréal, qui est sans contredit un des facteurs les plus importants de la richesse du Canada.

En effet, dans un territoire d'environ seize milles de long sur toute la largeur du fleuve St-Laurent, se trouve une organisation compacte, des mieux perfectionnées et des plus efficaces pour effectuer avec rapidité et économie l'expédition, la réception, le transbordement et l'entreposage des marchandises. Le havre de Montréal comprend un port en eau profonde, sans marée et absolument sûr, muni de quais et de bassins en ciment, avec des hangars à 2 étages, avec d'énormes élévateurs à grain, un immense entrepôt frigorifique, un réseau de chemin de fer électrique, des chemins pavés et très bien éclairés, des entrepôts d'accès facile, des remorqueurs, pilotes, frégates, barges, service d'eau potable, service de vigiliants et toutes les autres accommodations qu'exige l'expédition mondiale.

Construit solidement pour durer, ce grand port de mer fonctionne à mille milles de l'océan, ce qui permet de réaliser la merveille d'amener les navires de toutes les latitudes au coeur même de notre continent.

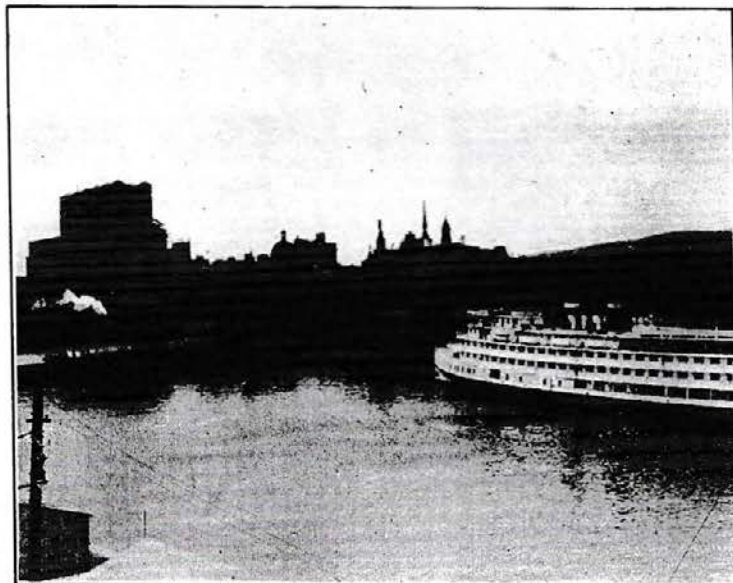
## Historique

Depuis le début de sa fondation, Montréal semble être préparée à sa destinée de devenir l'un des plus importants ports de mer du monde.

Louis XV, roi de France, vers le milieu du XVIIIe siècle, en faisant don de Montréal à la "Compagnie de la Nouvelle-France" avait réservé au public d'une façon permanente la rive du St-Laurent à Montréal. Le chemin de halage bordant le fleuve est depuis lors devenu le

port de Montréal tel que nous le connaissons aujourd'hui.

Pendant les siècles qui se sont écoulés depuis 1640, il n'a jamais manqué d'hommes dévoués et prévoyants pour travailler de tout coeur dans l'intérêt du Port de Montréal. Le résultat de leurs efforts combinés s'est enfin fait sentir vers 1921, lorsque Montréal a atteint une place préminente dans le trafic mondial du grain et s'est mis au rang des plus grands ports de l'univers. Depuis 1921 chaque année a enregistré une nouvelle expansion.

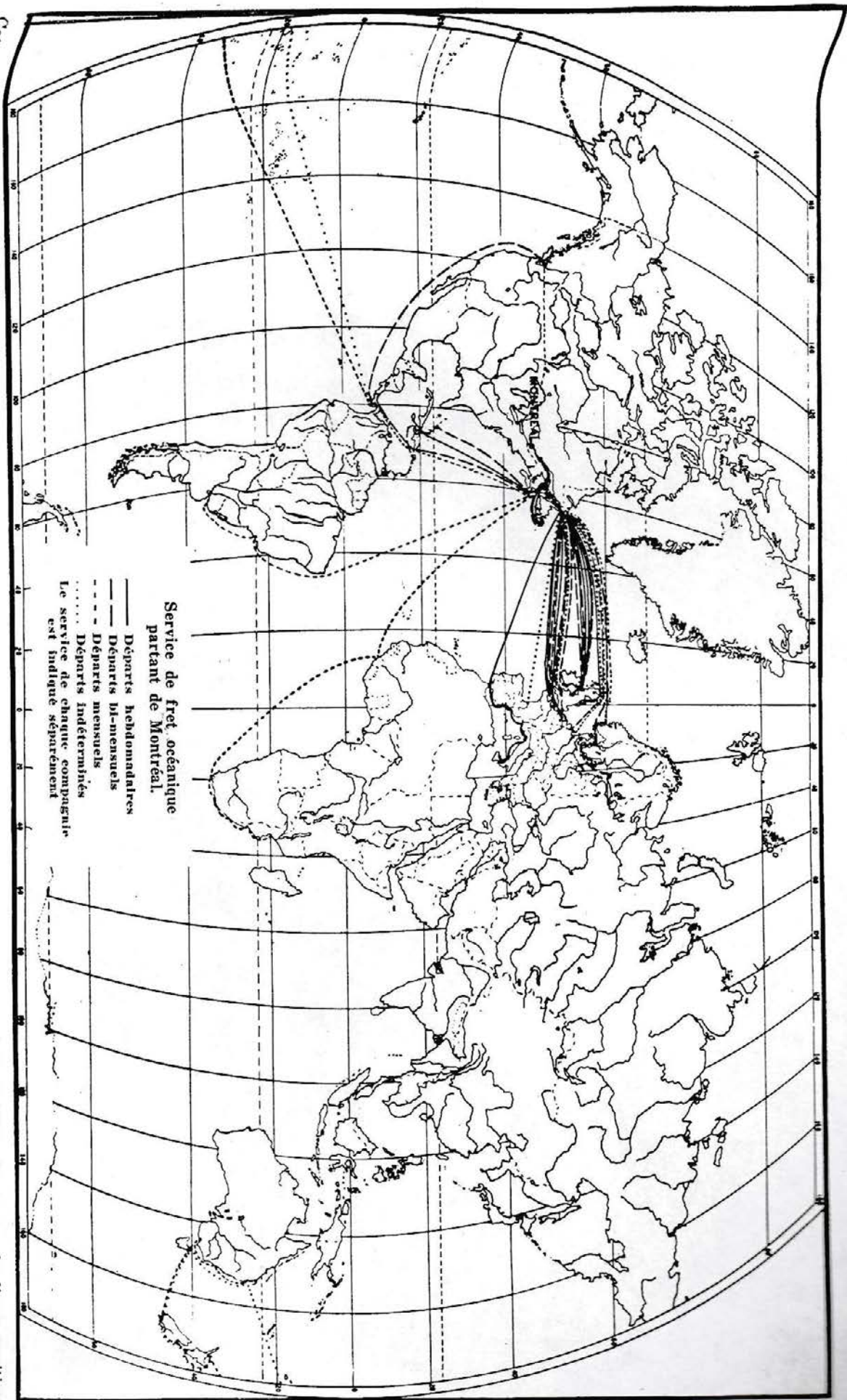


Le Bassin Victoria, avec une vue du vieux Montréal, à l'arrière-plan

Le Port de Montréal a des services de vapeurs directs pour Londres, Liverpool, Newcastle, Bristol, Leith, Avonmouth, Manchester, Hull, Southampton, Cork, Dublin, Glasgow, Queenstown, Belfast, Anvers, Londonderry, Rotterdam, Hambourg, Brême, le Havre, les ports de la Baltique, les ports de la Méditerranée, les ports de la Mer Noire, Port-Saïd, Marseille, Gênes, Naples, les ports des Etats-Unis, les ports de la Côte du Pacifique, l'Amérique Centrale, les Indes Occidentales, Cuba,

l'Australie, la Nouvelle Zélande, l'Amérique du Sud, l'Afrique du Sud, Terre-Neuve, les Provinces Maritimes, le Labrador, en un mot il est relié pour ainsi dire à tous les ports du monde.

De plus, tout en étant le port le plus reculé à l'intérieur des terres de tout l'univers, puisqu'il est situé à un millier de milles de la mer, Montréal se trouve être le point de jonction de la navigation océanique avec la navigation intérieure. Desservi d'un côté par un chenal navigable d'une profondeur minime de 30 pieds à bas niveau, relié d'un autre côté à un réseau de canaux et de lacs s'étendant sur une distance d'environ seize cents milles, le port de Montréal se trouve donc tout à la fois en contact avec les points les plus éloignés de l'univers et avec le coeur même du continent. Sur chaque rive



*Cette carte a été faite d'après les échelles établies par les différentes compagnies pour l'année 1891 dans le but de faire ressortir les facilités offertes par les lignes maritimes desservant Montréal, principalement sur la route particulièrement importante du Nord de l'Atlantique.*

du St-Laurent les aménagements du port couvrent environ seize milles en bordure du fleuve; sur ses quais passe annuellement près du tiers des importations et des exportations de tout le Dominion. En vingt-trois ans le revenu de la Commission du Havre est passé de \$498,661.12 à \$4,310,935.13. En 1904 le havre de Montréal manutentionnait 565,

335 boisseaux de grain. En 1929 il en a expédié 90,694,208 boisseaux. Trente océaniques peuvent être chargés de grain en même temps à ce port. Comme question de fait, c'est le transport des céréales qui est un des facteurs principaux du succès du Havre de Montréal. En 1928, par exemple, Montréal a expédié plus de deux cent onze millions de boisseaux de grain tandis que New-York n'en chargeait que quatre - vingt-quatre millions de boisseaux.

Une proportion considérable du grain provenant des vastes prairies du Canada passe par le port de Montréal pour être expédié dans presque toutes les parties du monde. De fait Montréal est le plus important port de mer de l'univers pour l'exportation du grain. Pour ce trafic spécial, le havre de Montréal possède des facilités extraordinaires. La capacité de ses élévateurs dépasse quinze millions de boisseaux. L'élévateur No 2, par exemple, grâce à ses quinze milles de courroies de caoutchouc, peut fournir le grain aux bassins du port central, à raison de cent cinquante mille boisseaux à l'heure. L'élévateur No 1, avec sa capacité de quatre millions de boisseaux, est l'élévateur à grain le plus grand du monde entier. De plus, le grain peut être reçu ici sur la base d'un

wagon par 1¼ minute. En considérant ces chiffres, il faut aussi se rappeler que Montréal a une saison de navigation qui ne dure que sept mois.

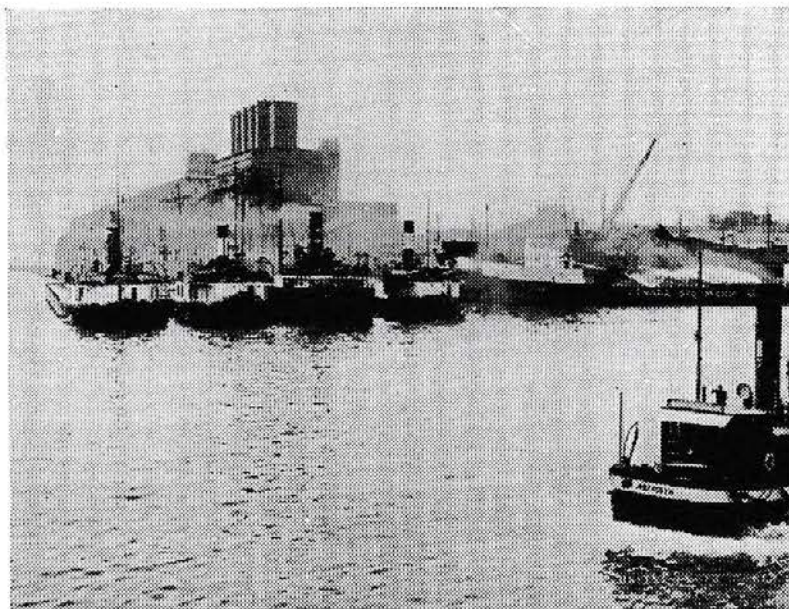
En 1930 le Havre de Montréal a reçu 1,197 océaniques représentant un total de tonnage net enregistré de 4,434,589 tonnes. Les vaisseaux, cependant, ne paient

aucun droit de tonnage, ni de mouillage à Montréal. Du bassin de la Pointe du Moulin à vent, en jetant un coup d'oeil sur le port, on peut voir la collection la plus variée de pavillons de toutes les nations. Des navires de la Hollande, du Japon, de l'Amérique du Sud, de l'Asie, de l'Europe, en un mot de presque toutes les parties du globe, se rencontrent dans le port de Montréal.

Une cale-sèche flottante bien équipée, chose absolument indispensable dans tout port moderne, où peuvent être réparés les navires de toutes dimensions, existe dans notre havre. Cette cale-sèche a été construite en Angleterre et remorquée à travers l'Océan Atlantique. Elle est construite en deux sections, dont chacune peut être employée séparément, mais lorsqu'il s'agit de réparer de grands navires, ces sections sont réunies pour former une cale flottante qui a les dimensions suivantes:

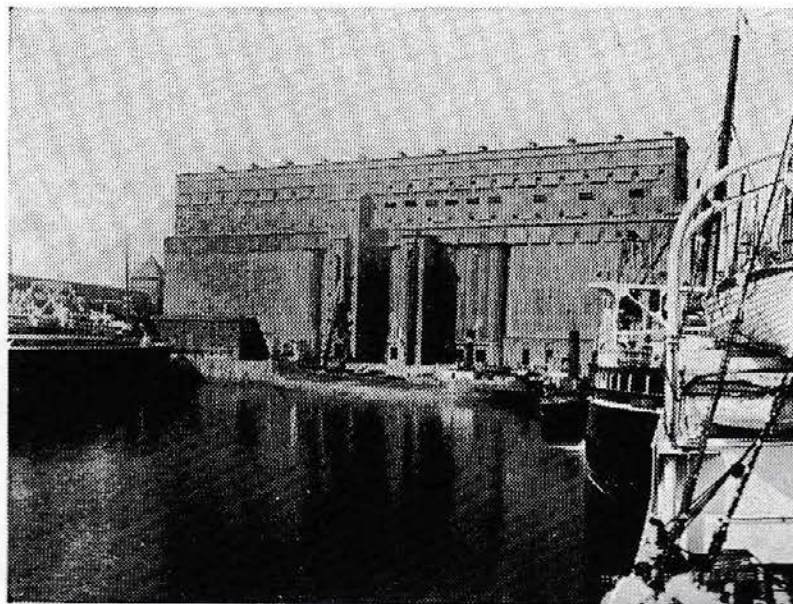
Longueur, 600 pieds; largeur, 135 pieds; longueur des parois, 59 pieds; tirant maximum du navire à mettre en cale, 30 pieds; capacité de levage 25.000 tonnes.

Le Port de Montréal peut être surnommé l'un des points d'approvisionnement de l'univers. Pendant la saison de navigation, des produits alimentaires de



*Une scène active dans un port actif*

dispensable dans tout port moderne, où peuvent être réparés les navires de toutes dimensions, existe dans notre havre. Cette cale-sèche a été construite en Angleterre et remorquée à travers l'Océan Atlantique. Elle est construite en deux sections, dont chacune peut être employée séparément, mais lorsqu'il s'agit de réparer de grands navires, ces sections sont réunies pour former



*Elévateur à Grain No 1*

## Répartition par destination des Exportations de grains en 1930

(Grain chargé en vrac dans les navires — Chiffres indiqués en Boisseaux)

Pays	Blé	Orge	Seigle	Avoine	Sarrasin	Maïs	Total
Algérie .....	106,613						106,613
Allemagne .....	2,518,217	19,111	51,429	74,928			2,663,685
Belgique .....	8,375,668		98,623	153,588			8,627,879
Brésil .....	205,333						205,333
Danemark .....	8,000		197,994				205,994
France .....	6,367,807		22,400				6,390,207
Grande-Bretagne .....	14,922,823	443,436	103,568	609,748		94,285	16,173,860
Grèce .....	4,271,704						4,271,704
Hollande .....	6,051,911	329,642	88,376	125,470	12,282		6,607,681
Irlande (Nord de) .....	112,000			70,570			182,570
Irlande (Etat Libre) .....	576,058			47,115			678,888
Italie .....	16,770,954						16,770,954
Japon .....	190,667						190,667
Malte .....	67,200						67,200
Norvège .....	1,037,187						1,037,187
Suède .....	160,000						160,000
Destination inconnue .....	4,040,956						4,040,956
	65,783,098	792,198	618,105	1,081,419	12,282	94,285	68,381,378

### Pont du Havre de Montréal. — (Quelques statistiques intéressantes)

Longueur du Pont — 11,246 pieds, soit 2 $\frac{1}{8}$  milles.  
 Longueur de la travée principale — 1,097 pieds du centre au centre des piliers principaux, avec deux bras d'ancrage de 420 pieds.

Longueur des travées de pont en approches :

- 12 de 245 pieds
- 2 de 200 pieds
- 3 de 150 pieds
- 7 de 125 pieds
- 15 de 90 à 113 pieds

Travée du Chenal — 1,000 pieds clairs entre le quai et le pilier reposant dans le fleuve.

Dégagement au-dessus des hautes eaux — 162 pieds pour les 500 pieds du centre et 156 pieds du côté du quai.

Largeur de la chaussée centrale — 36 pieds 10 $\frac{1}{2}$  pouces entre les bordures des trottoirs.

Largeur des passages réservés aux tramways et autobus — 12 pieds chacun.

Largeur des trottoirs — 5 pieds chacun.

Largeur totale entre les garde-fou sur les travées du pont — 72 pieds 5 pouces.

Armatures de la travée maîtresse — 66 pieds 6 pouces au centre.

Hauteur des poteaux principaux — 162 pieds au centre des cordes d'arc.

Hauteur entre le sommet du pilier et le faite de la structure — 184 pieds 7 pouces.

Hauteur entre le niveau du quai et le faite de la structure — 318 pieds.

Hauteur entre les basses eaux et le faite de la structure — 340 pieds.

Poids de l'acier entrant dans la construction du pont et du pavillon — 33,267 tonnes.

Volume du béton employé pour les piliers et les piédestaux — 113,220 verges cubes.

Volume du béton employé pour le pavillon — 9,000 verges cubes.

Volume du béton employé pour la chaussée et le parapet — 13,000 verges cubes.

Volume de la pierre de taille employée pour les piliers — 17,500 verges cubes.

Volume du gravois, etc., employé pour le remplissage — 125,000 verges cubes.

Quantité de peinture nécessaire pour donner une couche au pont — 8,500 gallons.

Nombre total de rivets posés — environ quatre millions.

Première pelletée de terre enlevée le 26 mai 1925.

Tablier du pont achevé le 7 décembre 1929.

Ouverture officielle du pont le 24 mai 1930.

Nombre de piliers — 26 avec deux culées, 56 piédestaux et 200 pieds de viaduc en béton.

Nombre de caissons pneumatiques — 8, y compris l'un des plus grands qui aient jamais été construits.



toute sorte sont expédiés de ce port vers les contrées de l'ancien continent où la population est plus dense. Voici les produits alimentaires les plus importants exportés au cours de l'année 1929 :

Blé, 1,867,398 tonnes; Seigle, 46,993 tonnes; Orge, 303,549 tonnes; Farine, 251,494 tonnes; Avoine, 89,078 tonnes; Viande 60,354 tonnes; Saindoux, 61,420 tonnes; Fromage, 46,132 tonnes; Fruits, 79,478 tonnes; Avoine roulée, 13,342 tonnes; Lait condensé, 8,260 tonnes; Céréales, 7,831 tonnes; Poisson, 4,262 tonnes; Sel, 1,457 tonnes; Ketchup, 620 tonnes; Oeufs, 1,198 tonnes; Oléo, 1,585 tonnes; Lait de beurre, 805 tonnes; Miel, 916 tonnes; Boyaux, 1,257 tonnes; Pois, 267 tonnes; Légumes, 3,583 tonnes; Confiterie, 540 tonnes; Gomme à mâcher, 144 tonnes; Shortening, 71 tonnes; Homards en boîtes, 780 tonnes.

Le Havre de Montréal est une des entreprises maritimes les plus actives de l'univers; le travail y est des plus intenses puisqu'il y passe douze millions de tonnes de fret dans une période de sept mois. Ceci est dû spécialement au fait que Montréal, est le point vers lequel convergent les deux réseaux ferrés transcontinentaux qui sont reliés au chemin de fer spécial du Havre. Celui-ci, d'une longueur de 70 milles est la propriété de la Commission du Havre qui en fait elle-même l'exploitation. Cette ligne spéciale permet l'accès du port à tous les chemins de fer sur un pied d'égalité. Tout les hangars et tous les bassins du havre, de même que toutes les industries adjacentes, sont

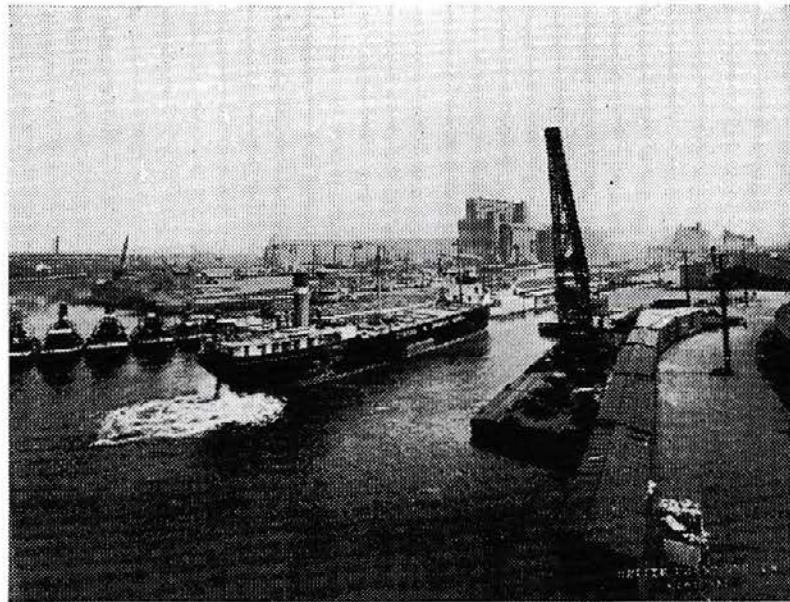
desservis par cette ligne spéciale. En 1907, année de son établissement, cette ligne du Terminal a vu passer 70,000 wagons. Aujourd'hui il y passe, en chiffres ronds, deux cent cinquante mille wagons par saison, soit de mille à mille huit cents wagons par jour. Les frais d'aiguillage supportent une comparaison favorable avec ceux

de tout autre port de l'Amérique du Nord. La ligne ferrée du Havre a été électrifiée et est desservie par des locomotives électriques.

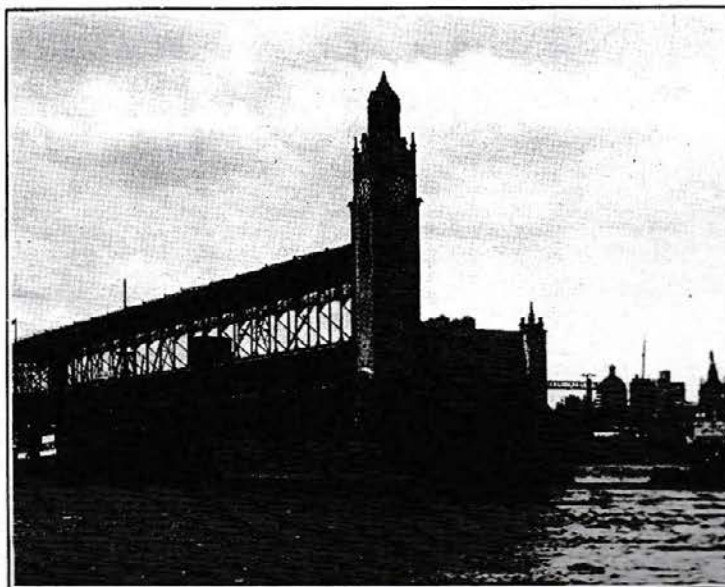
#### *Équipement pour le chargement des cargaisons*

Pour le chargement des pièces lourdes, telles que locomotives, bouilloires, machineries, etc, le port de Montréal possède une grue flottante, d'une capacité de 75 tonnes, sur un rayon de 54 pieds. La grue représentée ci-contre, a une longueur de 200 pieds et une largeur de 43 pieds, avec une élévation de 100 pieds au-dessus de l'eau. Au cours de la saison de navigation cette grue opère une moyenne de 2,000 levages, le plus lourd qu'elle ait fait jusqu'ici ayant atteint 80 tonnes. Cette grue soulève dans une saison normale environ 10,000 tonnes. Pour le chargement ou le déchargement

des marchandises ordinaires le treuil du navire est ordinairement employé dans le port de Montréal, mais pour y suppléer et pour les cas où cette méthode ne peut être utilisée, les Commissaires du Havre possèdent une flotte de grues flottantes d'une capacité variant de 5 à 15 tonnes et huit grues roulantes d'une capacité de 30 à 30 tonnes.

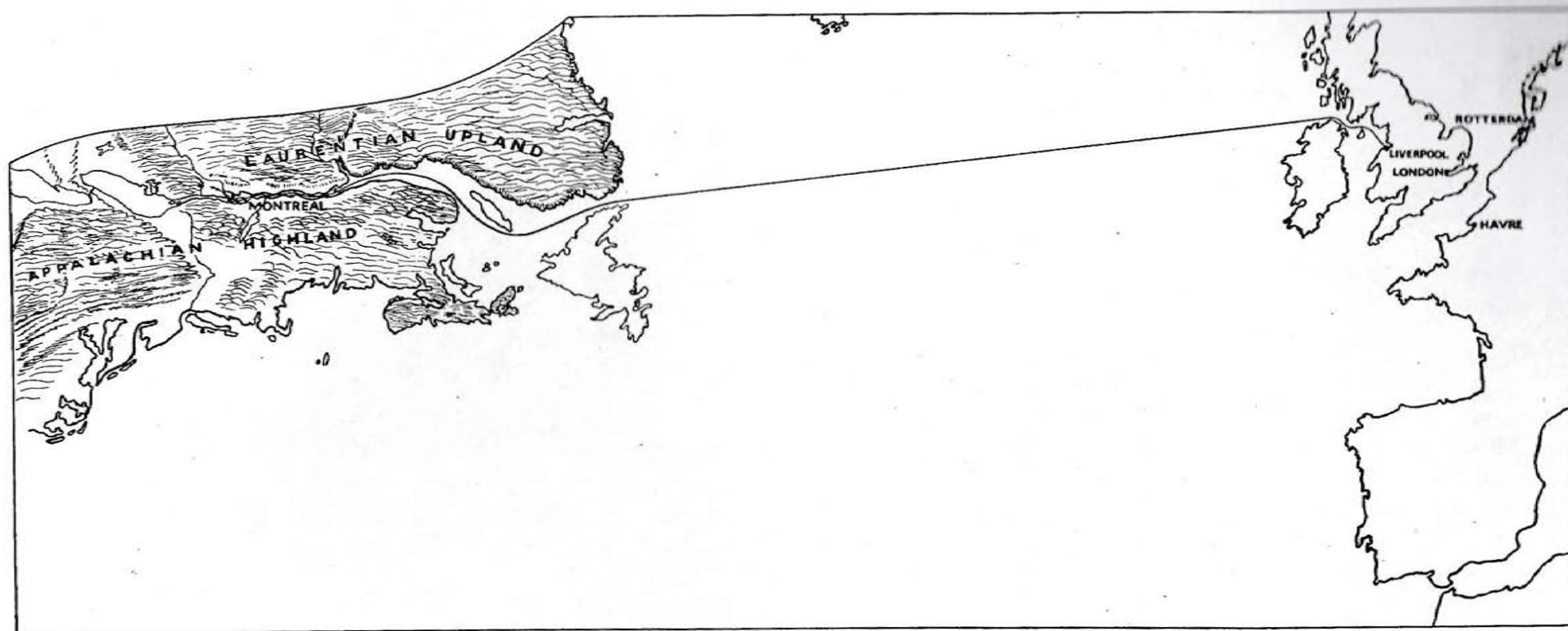


*Navires des lacs et Océaniques dans le Port*



*Tour Commémorative des Marins*

## STRATEGIE DE LA ROUTE DU DETROIT DE BELLE-ILE



1. Cette carte est une projection, où la distance la plus courte entre deux points est représentée par une ligne droite.
2. De Liverpool jusqu'à l'intérieur des terres du continent Nord-Américain, la route à peu près la plus directe est celle qui passe par la voie du St-Laurent.
3. La position stratégique de Montréal découle non seulement de cet avantage, mais aussi du fait que cette route directe atteint l'intérieur des terres sans avoir à traverser les régions montagneuses. Le fait que Montréal se trouve en arrière de la chaîne des Monts Apalaches avec accès à la mer est d'une importance beaucoup plus grande que le simple fait qu'il se trouve à 1,000 milles de l'océan.
4. La concentration du fret se fait naturellement à Montréal parce qu'il est le point de jonction des différentes routes intérieures : celles du Haut St-Laurent, des Grands Lacs, de la Vallée de l'Ottawa, du Bas St-Laurent et de Champlain-Hudson.

*Les Canaux du Canada*

Non seulement le fait d'être situé à mille milles de la mer place Montréal en plein coeur du continent, mais encore sa position à la tête d'un réseau complet de canaux le relie également avec l'intérieur du Canada.

Placé à mi-chemin entre l'embouchure du St-Laurent et les grands Lacs, Montréal est le terminus logique d'un trafic de 2.000 milles sur les lacs et rivières, ainsi que de tout le commerce d'importation et d'exportation avec l'étranger.

De plus, le Havre de Montréal possède ses propres ateliers mécaniques, son propre garage à locomotives capable d'abriter neuf machines à la fois, les stations de déchargement de charbon avec une capacité de 18.999 tonnes par journée de 10 heures.

La police du Havre, composée d'un chef, de trois capitaines et de soixante-cinq constables, chargés de surveiller le trafic des quais, de maintenir la paix et l'ordre, de protéger la propriété et la vie des citoyens, est encore un autre facteur à l'actif du Port.

Une institution de création récente dans les limites du Havre consiste dans l'hôpital et la clinique d'urgence, où un médecin est constamment de service, de façon à ce qu'un soulagement immédiat et des soins médicaux soient donnés en cas d'accident. Etant donné toute cette activité qui règne sans arrêt, une main-d'œuvre efficace et experte est absolument indispensable. Le Havre de Montréal représente, en chiffres ronds, une dépense de \$60,000,000. et il n'a jamais manqué de payer l'intérêt sur ses obligations. Chaque année un montant de plus de \$5,000,000 entre dans l'édifice de son administration.

*Entreposage*

Le Havre de Montréal offre encore un autre point intéressant qui est son vaste entrepôt moderne, avec installation frigorifique, d'une hauteur de dix étages et d'une capacité de 4,628,000 pieds cubes. Cet entrepôt est construit en ciment armé fort épais avec revêtement de brique, d'un aspect des plus imposants. Toutes les améliorations modernes susceptibles d'augmenter l'efficacité et la commodité y ont été apportées. Un système spécial y a été installé pour le contrôle de la température dans chacune des chambres froides. Quatre réservoirs d'eau sont placés sur le toit de l'édifice pour le fonctionnement des extincteurs automatiques. Un puits artésien de 1.100 pieds de profondeur a été creusé pour fournir une eau d'excellente qualité à une température de 42 degrés en été et c'est là une des particularités de l'installation. L'usine de force motrice et l'installation mécanique sont à une distance de 50 pieds de l'entrepôt, dans un bâtiment en ciment armé et brique possédant trois coupe-feu. Toutes les machines importantes, compresseurs, etc... sont en double, de sorte qu'en cas d'accident à une moitié de l'usine, l'autre moitié peut suffire à répondre à tous les besoins.

*Tour Commémorative des Marins*

Un des monuments les plus gracieux et les plus artistiques qui aient été érigés à la mémoire des héros de la Grande Guerre dans le district de Montréal se dresse au bout de la Jetée Victoria. C'est la "Tour Commémorative des Marins", des Commissaires du Port, représentée sur la page 47 et portant l'inscription "À la vaillance des héros de la Marine Militaire et Marchande". La pierre angulaire de ce monument a été posée en 1919 par Son Altesse Royale le Prince de Galles. La tour est surmontée d'un cadran lumineux à quatre faces et est clairement visible de jour et de nuit pour tous les vaisseaux entrant ou quittant le port.

Charles Duranceau  
5838 rue Hamilton,  
Fi. 2988

Alexandre Duranceau  
5772 rue Hamilton,  
Fi. 6468.

## DURANCEAU & DURANCEAU

ENTREPRENEURS GÉNÉRAUX

5847, rue Hamilton :: Téléphone Fitzroy 5546 :: Montréal

# Port de Montréal: Principales Importations et Exportations en 1930

## PRINCIPALES IMPORTATIONS

<u>DENREES</u>	<u>TONNES</u>
Acier, divers .....	23,515
Acier en plaques .....	17,993
Acier, tôle d' .....	28,621
Argile à porcelaine .....	9,729
Automobiles et pièces détachées .....	4,131
Bananes .....	33,883
Blanc d'Espagne .....	7,788
Briques réfractaires .....	10,332
Café .....	3,469
Charbon anthracite .....	954,311
Charbon bitumineux .....	131,535
Couleurs sèches .....	3,320
Etain en feuilles .....	13,500
Faïence .....	8,019
Fer et acier en barres .....	12,810
Fer, divers .....	7,662
Fer .....	5,497
Ficelle d'engrèbage .....	4,162
Fils métalliques, divers .....	10,955
Fluorine de calcium (Spath fluor) .....	8,429
Fruits frais .....	33,346
Fruits secs .....	8,039
Gazoline .....	98,980
Graine de lin .....	7,767
Graines potagères .....	6,463
Gros Sel .....	17,876
Jouets .....	20,115
Légumes .....	6,343
Liqueurs .....	18,416
Machinerie .....	10,687
Maïs .....	108,157
Mélasses .....	27,868
Meubles .....	5,470
Minerai de Manganèse .....	88,720
Modes .....	4,130
Muriate de Potasse .....	10,208
Noix de coco .....	3,055
Noix de table .....	4,317
Nouveautés .....	55,503
Pétrole .....	940,592
Phosphates .....	22,418
Poissons divers .....	5,408
Porcelaine .....	5,069
Pulpe de bois .....	28,067

Sable .....	27,198
Soufre .....	31,375
Sucre brut .....	208,107
Thé .....	11,554
Vaisselle .....	9,310
Verrerie .....	11,132
Vins .....	8,221
Vitre .....	27,070

## PRINCIPALES EXPORTATIONS

<u>DENREES</u>	<u>TONNES</u>
Acide acétique .....	4,305
Appareils électriques .....	3,148
Approvisionnements de navires .....	7,509
Automobiles et pièces détachées .....	104,424
Avoine .....	24,953
Avoine roulée .....	12,129
Blé .....	1,983,176
Bois .....	57,045
Caoutchouc manufacturé .....	26,985
Carton de pulpe .....	3,990
Céréales .....	5,767
Ciment .....	22,450
Cuivre en mattes .....	16,627
Divers .....	4,758
Farine .....	302,540
Fer, divers .....	6,152
Fibre d'amiante .....	11,880
Fils métalliques divers .....	3,910
Foin .....	26,587
Fromage .....	39,405
Fruits .....	63,855
Instruments agricoles .....	5,778
Lait condensé .....	4,621
Liqueurs .....	21,784
Machinerie .....	3,072
Maïs .....	3,082
Minerai de zinc .....	5,315
Orge .....	19,013
Papier d'imprimerie .....	46,320
Papiers divers .....	6,244
Poissons divers .....	3,948
Pulpe de bois .....	22,872
Saindoux .....	50,094
Seigle .....	17,307
Viande .....	42,297

## La Construction à Montréal

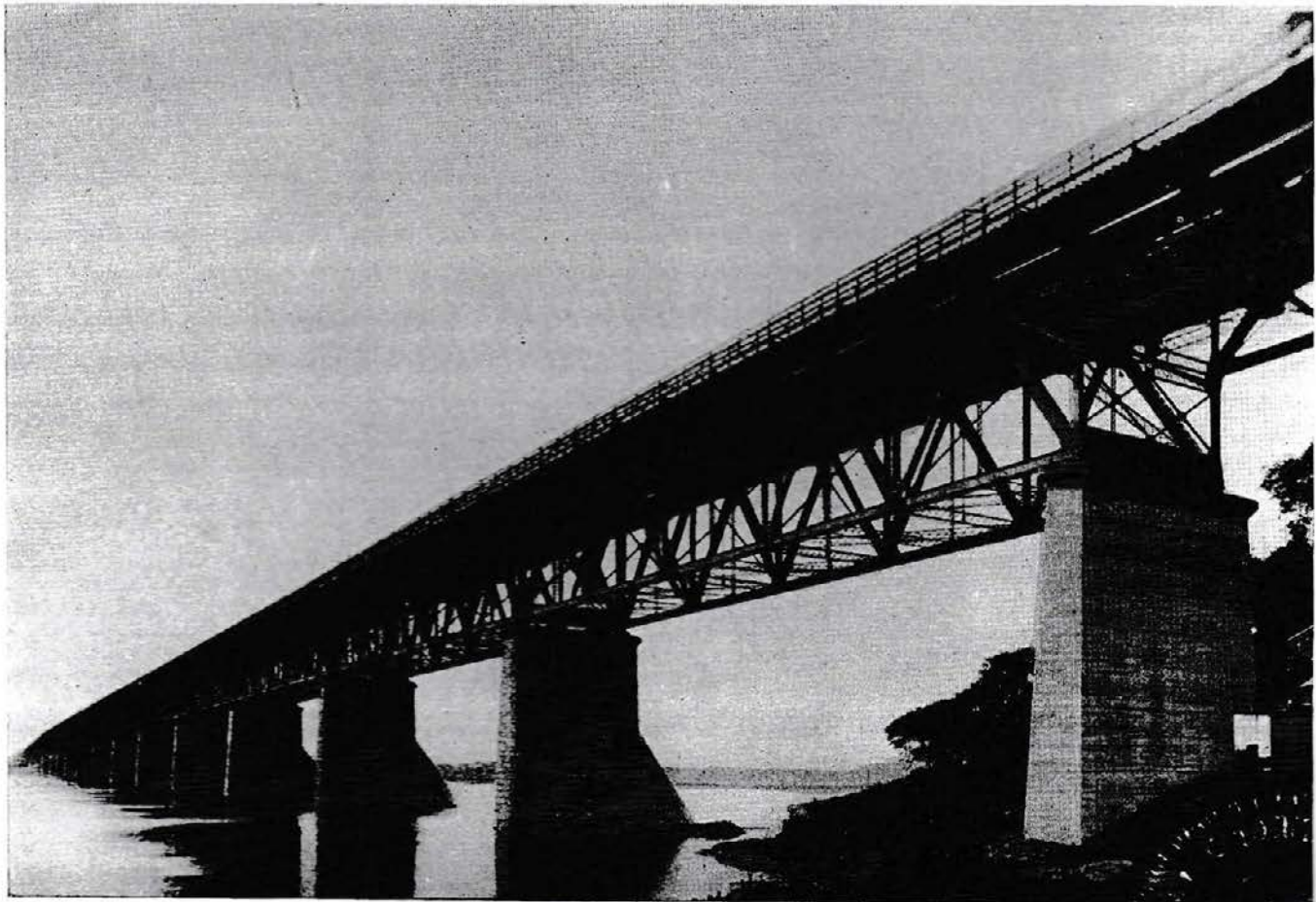
Les activités de A. Janin & Company Limited, entrepreneurs et constructeurs, ainsi que de leurs compagnies affiliées, Alban Construction Limited, autrefois Robertson & Janin Limited, A. Janin Building Co. Limited, A. Janin Paving Co. Limited, Montreal Construction Supply & Equipment Limited, couvrent un champ très vaste comprenant la construction de ponts, hangars, ports et canaux, l'érection de maisons et de bâtiments de toute sorte, le pavage et la construction de routes, en un mot toutes les branches du génie civil.

En passant en revue dans cet ouvrage le progrès et le développement de Montréal, il est particulièrement intéressant de signaler à nos lecteurs la part qu'y a prise cette importante compagnie de construction. Parmi les nombreuses entreprises importantes qui ont illustré ses activités au cours de ces dernières années, on peut mentionner : l'Hôtel de Ville de Montréal, la Cour Juvenile, l'Edifice Castle, l'Edifice Hermès, l'Edifice Balfour, l'Edifice Thémis, l'Edifice Railway Exchange, le Pont

de Cartierville, le Magasin Départemental de Robert Simpson of Montreal Limited, enfin la construction du Stade de Baseball de Montréal achevée en l'espace de trois mois en plein hiver, ce qui est un nouveau record à ajouter à l'actif de cette maison.

Cette compagnie commença en 1927 des travaux de béton pour le port de Montréal. Son contrat pour la construction du Pont de la Rive Sud de Montréal, comprenant 19 piles et culées, dont deux piliers en eaux profondes nécessitant l'emploi de l'air comprimé, ainsi que les approches et le plancher du pont, fut achevé dans le délai extrêmement court de deux ans s'étendant de 1925 à 1927, soit une année complète avant la date d'achèvement fixée par ledit contrat, ce qui constitue encore une belle entreprise de travaux publics à son crédit.

En 1928 elle étendit ses activités à l'amélioration du port de Chicoutimi, dont le premier contrat comprenait la construction de hangars effectuée par ses soins.



Section Sud du Pont du Havre de Montréal construite par les Compagnies Janin



# L'EDIFICE ALDRED

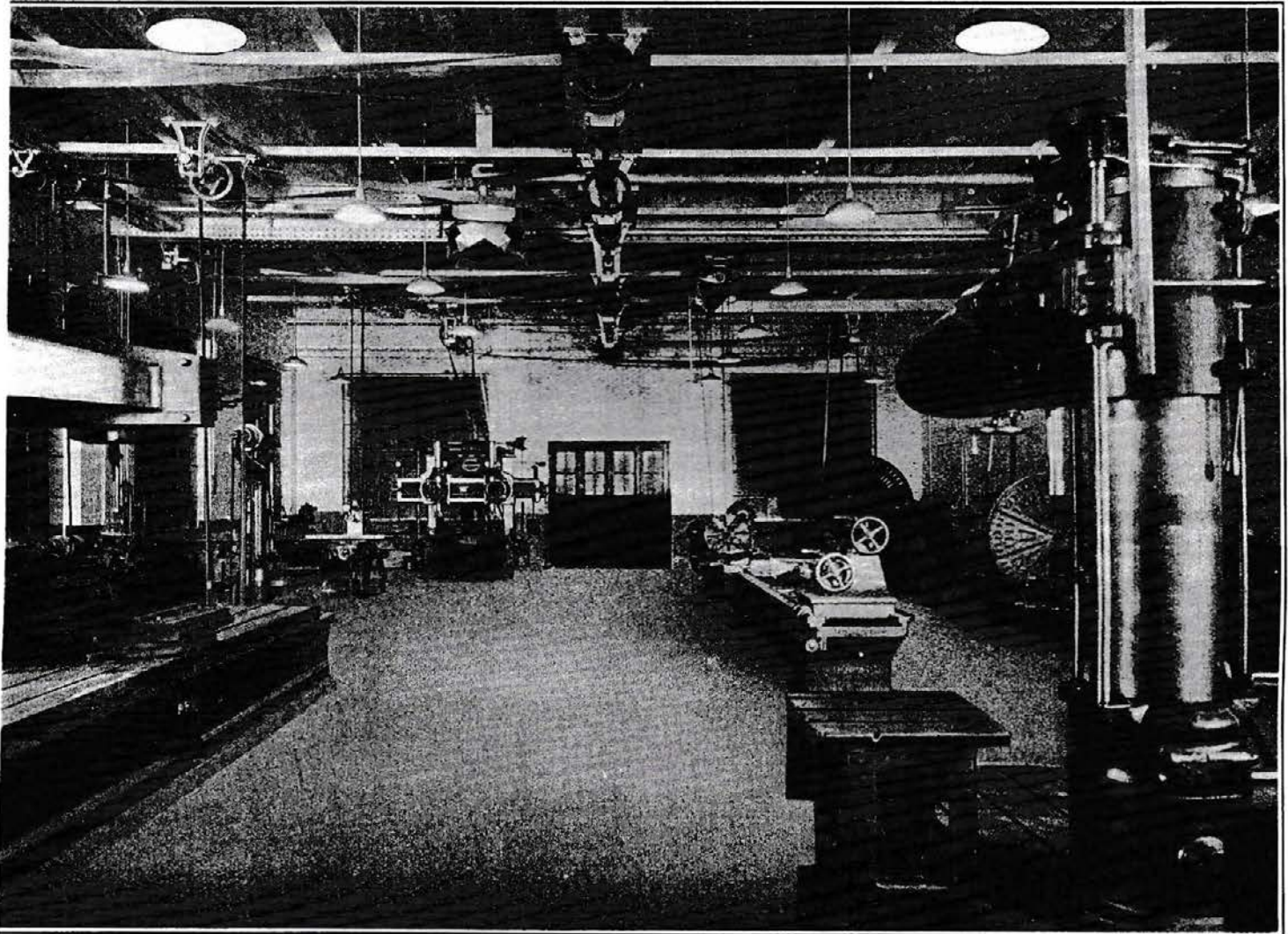
PLACE D'ARMES

MONTREAL

PROPRIÉTAIRES  
ALDRED & CO.

ARCHITECTES  
BAROTT & BLACKADER

ENTREPRENEURS GÉNÉRAUX  
THE FOUNDATION COMPANY  
OF CANADA  
LIMITED

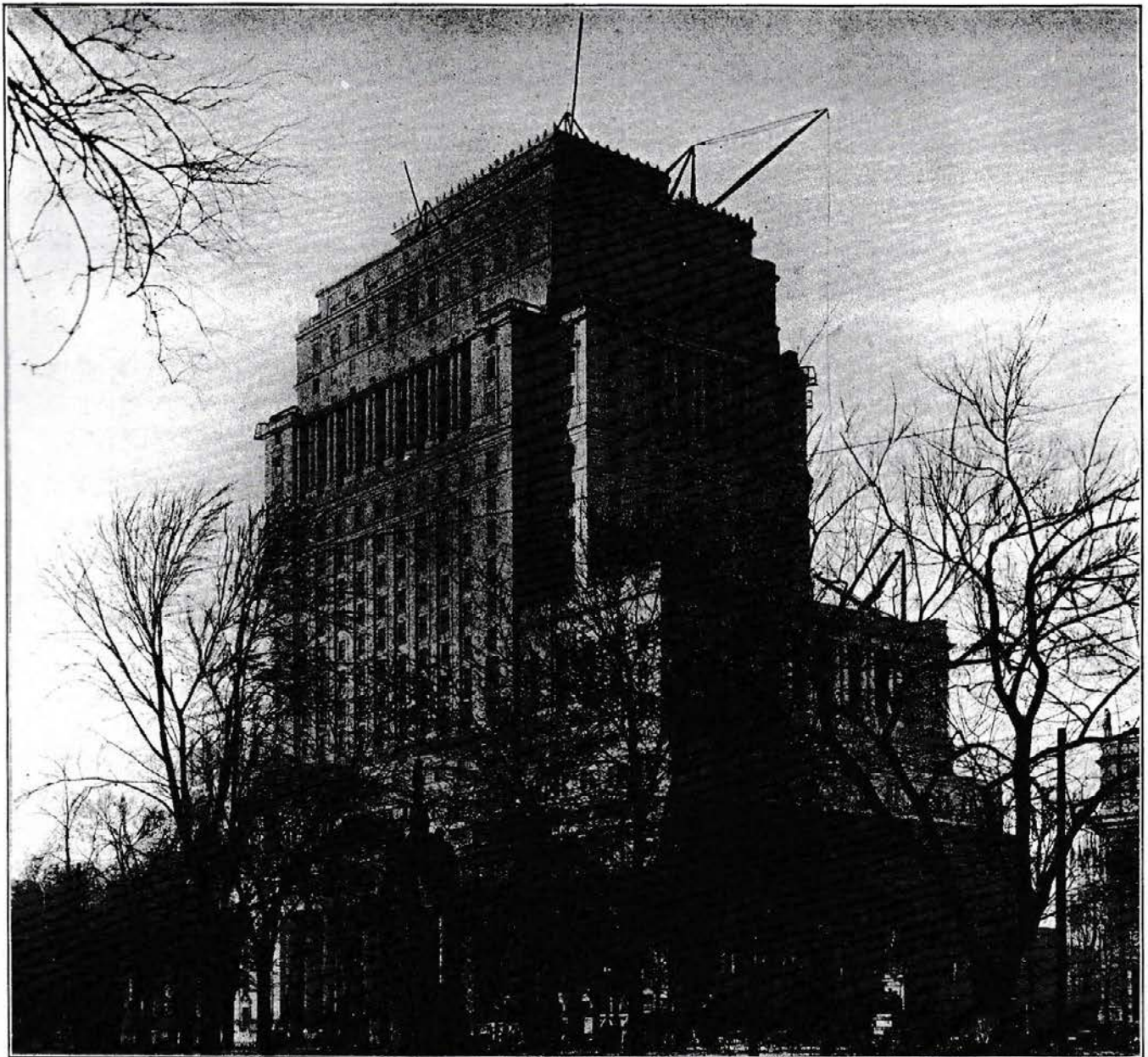


Un fait de la plus haute importance consiste dans les travaux de voirie et de pavage entrepris par cette compagnie. En 1913 la Cité de Montréal commença à exécuter un immense programme de pavage de ses rues et à l'heure actuelle, environ quatre millions de verges carrées de pavage en asphalte ont été posées par la compagnie, comprenant le pavage de quelques-unes des principales artères de Montréal.

La "Alban Construction Limited" est le vaste atelier conçu d'après les données les plus modernes de la "Montreal Construction Supply & Equipment Limited" qui est pleinement équipé pour exécuter les réparations des compagnies de navigation, entrepreneurs, raffineries, carrières et usines industrielles en général. Elle possède les installations mécaniques les plus modernes et les ré-

parations de machines et d'automobiles, aussi minimes ou aussi importantes qu'elles soient, y sont effectuées par des mécaniciens compétents, sous la surveillance d'experts. La "Montreal Construction Supply & Equipment Limited" fait également une spécialité de la réparation de navires et tout son travail s'accomplit sous le même toit, évitant ainsi les inutiles et coûteux délais nécessités par le transport des pièces de machinerie d'un atelier à l'autre.

Dans tout mouvement d'intérêt public en faveur du développement de Montréal, M. Janin n'a jamais manqué d'apporter son concours moral et financier et il peut être félicité pour la part qu'il a prise dans l'agrandissement et l'embellissement de la cité de Montréal.



Siège Social de la "Sun Life Assurance Co. of Canada.

J. F. LEITCH

C. J. COOK

**COOK & LEITCH**  
**ENTREPRENEURS GENERAUX**

1440 rue Ste-Catherine Ouest

Montréal

Téléphone PLateau 4625



# MONTREAL PROGRESSE RAPIDEMENT

Par Ernest Pitt

Le rapport émis par M. J. Hamilton Ferns, Président des évaluateurs de la ville, est des plus intéressants et démontre réellement que Montréal est une des villes de l'Amérique du Nord qui prospèrent le plus vite.

Si l'on étudie les progrès de la Ville par décades, l'on y trouve des résultats surprenants depuis 50 ans. En 1880 l'évaluation totale des propriétés dans la ville, calculée dans le but d'établir les taxes, s'élevait à \$78,000,000. En 1890 elle atteignit le chiffre de \$122,000,000; en 1900, \$185,000,000; en 1910, \$428,000,000 et l'année dernière \$1,245,000,000.

Ce chiffre élevé ne représente pas entièrement de la nouvelle construction, mais l'augmentation dans la valeur de la propriété y contribue également. L'homme qui a acheté ou bâti une maison, une manufacture ou des magasins il y a vingt ans constate avec grande satisfaction une augmentation dans la valeur de sa propriété au cours de ce temps.

Dix ans passent comme un éclair et même cinquante ans ne semblent pas longs. Il y a nombre de citoyens qui peuvent se souvenir facilement de 50 ans passés.

Et qu'est-ce qu'un demi siècle à venir? Nous ne le verrons pas tous, mais les écoliers d'aujourd'hui prendront part à sa prospérité. Les progrès futurs seront plus rapides vu l'augmentation constante de notre ville. Ce qui s'est opéré de 1900 à 1910 et jusqu'à 1920 nous éclaire sous ce rapport, et tout indique que notre ville s'appête à un nouvel essor. New York n'a pas réellement commencé à prospérer jusqu'au moment où sa population a atteint un million. A partir de cette époque, elle s'est développée d'une manière phénoménale.

La prospérité de Montréal ne peut manquer d'être rapide dans les prochaines décades, et il n'est pas probable qu'elle soit sujette à la même fluctuation que certaines activités, tels que le transport, le commerce et la finance. Des affaires florissantes font surgir de nouvelles valeurs, principalement dans l'immeuble et, par conséquent, les

**P**

Nous faisons une spécialité de sites manufacturiers, de propriétés commerciales et de propriétés commerciales et de propriétés avec facilités de transport par eau.

**Ernest Pitt & Co.**  
REAL ESTATE BROKERS

179, RUE CRAIG OUEST — MONTREAL, P. Q.

Tél.: LANcaster 7291

La plus grande organisation immobilière de  
Montréal.

**T**

**T**

activités de Montréal augmentant, sa valeur immobilière ne pourrait manquer de suivre le même cours.

Si l'on cherche les raisons qui peuvent faire prospérer Montréal, le port, sans doute, serait en tête de la liste; viendraient en second lieu ses moyens de transport à l'intérieur et troisièmement son commerce. Il ne faut pas oublier, en outre, que Montréal est un grand centre financier. Ses universités, ses compagnies d'utilité publique sont autant de facteurs importants, sans oublier le tourisme. L'argent que nous laisse le tourisme passe de mains en mains et contribue à conserver la caisse municipale dans un état de ressources inépuisables.

L'immeuble à Montréal offre des chances de placement exceptionnelles destinées à rapporter un bon revenu si ce placement est fait avec jugement. Notre ville offre, de plus, des avantages superbes pour le commerce et les professions libérales. Toute personne ne pouvant réussir à Montréal a peu d'avenir ailleurs. Le jeune homme ambitieux ne peut faire rien de mieux que de rester ici pour aider au progrès futur de Montréal par son capital, s'il en a, sinon par son intelligence et ses capacités en affaires, et de cette façon participer à la tâche honorable qu'est celle de faire de notre ville une des plus grandes du monde.



*Nouvelle usine de la "Cooksville Brick Company", à Delton, P.Q.*

## L'INDUSTRIE DE LA BRIQUE

La nouvelle usine de la "Cooksville Brick Company" située à Delton, P.Q., a été construite au cours de l'hiver 1928-29. Cette usine est munie de tous les perfectionnements modernes pour la fabrication de la brique et de la tuile. D'une façon générale elle est reconnue comme l'un des plus beaux établissements du continent Nord-américain.

La "Cooksville Brick Company" a l'intention d'ajouter à cette usine, dès la reprise des activités commerciales, une autre installation pour la production de la haydite, ce produit léger servant à la fabrication du béton. Ce produit a été hautement apprécié par tous les principaux ingénieurs en construction de ce continent et

en raison de sa légèreté et de ses propriétés isolantes, ils lui trouvent chaque jour de nouveaux usages.

La "Cooksville Brick Company" est reconnue depuis des années comme l'une des plus importantes manufactures de briques de façade du Canada. L'usine actuelle témoigne du progrès de cette organisation des plus modernes. Une des principales caractéristiques de cette installation c'est qu'elle a été construite pour opérer sans arrêt d'un bout de l'année à l'autre; en effet, grâce à des facilités spéciales d'entreposage, la température froide n'affecte en rien la continuité de la production.

La "Cooksville Brick Company" a ses salles d'exposition à la chambre 320 de l'Edifice Canada Cement, à Montréal.

# L'industrie du Bois à Montréal

*Facteur important de progrès. — Son organisation.*

*(A. Roland Bock)*

Soit qu'il arrive par la voie de notre fleuve St-Laurent, si souvent surnommée par les navigateurs "le calme boulevard", ou qu'il atteigne Montréal par chemin de fer ou par l'une de ces magnifiques routes qui font l'orgueil de notre province, l'étranger qui n'a pas eu occasion de voir la Métropole depuis une dizaine d'années, ne peut manquer de manifester sa surprise et son admiration pour le changement merveilleux qui s'y est opéré.

Par la première route, notre port, s'étendant sur une longueur de plus de neuf milles, fait naître un sentiment d'optimisme et de confiance; une vie industrielle y est en pleine effervescence et indique que le voyageur atteint les limites d'un centre qui se développe rapidement. Si c'est à bord d'un train luxueux du Canadien National ou du Canadien Pacifique, il est également impressionné et s'il arrive à Montréal en auto la même transformation le surprend et l'étonne.

En effet, au cours des dix dernières années, Montréal a complètement changé d'aspect. Nulle part ce changement n'est plus remarquable que dans le quartier des affaires, principalement sur la rue St-Jacques, souvent appelée le "canyon des affaires". Dans cette rue, la plupart des vieilles bâtisses de style français ont été remplacées par des gratte-ciel, masses impressionnantes de pierre et splendides exemples d'architecture et d'art moderne.

En quittant le quartier des affaires pour se rendre dans les différents banlieues, le voyageur trouve de nombreux districts nouveaux et coquets, avec des rues bien pavées, de superbes parcs et, ce qui est très agréable, nombre de terrains de jeu pour les enfants: ce sont des districts où les résidents vivent dans l'harmonie et le confort.

Les petites chapelles ont disparu. De vastes et riches temples ont été construits dans ces nouveaux quartiers; ces églises sont une preuve vivante de l'hospitalité du peuple canadien. Elles constituent des retraites où le voyageur ou le pèlerin, quelle que soit sa race ou sa croyance, peut chercher et trouver asile.

Bien des facteurs ont contribué au progrès remarquable et au changement merveilleux de la Métropole du Canada, mais le moins important n'a pas été, pensons-nous, le développement du commerce du bois auquel nous sommes si intimement liés.

Il est important de rappeler que le bois est une des industries basiques du Canada. Aussi était-il nécessaire qu'une organisation convenable, permettant l'exploitation profitable et la distribution et extensive des produits de la forêt, fût instituée, bien administrée et dirigée. Les propulseurs ou les roues motrices de cette industrie sont, croyons-nous, nos deux associations: celle des marchands de gros et celle des détaillants.

C'est sur la rue Sherbrooke, dans une des parties les plus pittoresques du vieux Montréal, que ces deux associations sont logées sous le même toit, dans le Club des Marchands de Bois, qui pourrait plutôt être nommé le "Foyer des Marchands de Bois". Dans ce local où règne une atmosphère de camaraderie et de bonne entente, tous ceux qui s'intéressent au commerce du bois se rencontrent fréquemment, échangent leurs vues et leurs opinions, soumettent et suggèrent des méthodes pour l'amélioration de l'industrie dans la Métropole.

Ces deux associations sont indépendantes l'une de l'autre. Chacune d'elles est administrée par un Bureau de Direction élu par les membres et leur secrétaire est la source des informations, statistiques et règlements concernant ce commerce. Les deux associations ont un Bureau de Crédit où les membres peuvent obtenir des renseignements détaillés sur la situation financière et la moralité des nouveaux entrepreneurs et constructeurs.

Ces bureaux de crédit rendent des services inappréciables aux membres et leur évitent chaque année des pertes considérables.

Il arrive souvent que ces associations se changent en véritables cercles d'étude. Parfois certaine législation affectant le commerce du bois est soumise à l'un de nos corps administratifs. La législation proposée est portée à l'attention des associations, examinée, disséquée, ana-

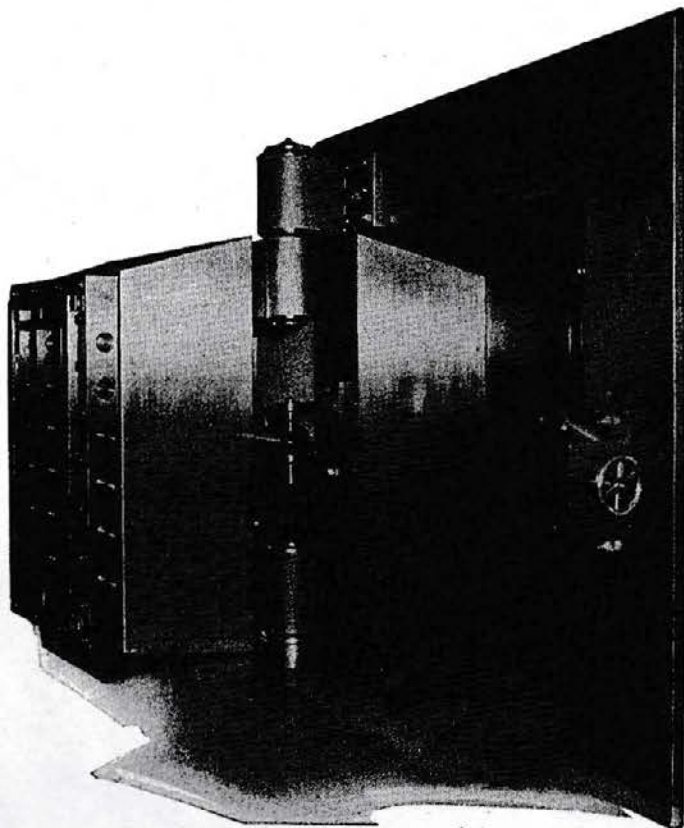
lysée sous tous ses angles et après étude sérieuse et examen fait au seul point de vue du bon sens et de l'intérêt de la collectivité, des résolutions endossant la législation proposée ou la condamnant sont envoyées aux proposeurs. L'influence de ces deux organisations est telle que leurs représentations sont toujours prises en considération.

Parmi les règles, lois et règlements examinés et étudiés, nous sera-t-il permis de souligner ceux concernant le classement du bois. Le classement du bois joue un rôle important et est probablement la cause principale de la valeur extraordinaire de nos constructions. Lorsque nos associations font une revue de nos règlements municipaux concernant la construction, elles ne manquent pas d'invoquer les principes d'esthétique et de sécurité. Cette attention spéciale apportée par ces deux organisations aux règlements municipaux a contribué en grande partie à l'aspect agréable qu'offre Montréal.

Les cours et les établissements de nos marchands de bois valent la peine d'être visités. Tout y est en ordre, l'outillage moderne, bien compris et opéré de la façon la plus efficace pour permettre une production économique et profitable. Le bois de toute qualité, de toute di-

mension et de tout genre est convenablement empilé dans les cours. Ces établissements et ces cours représentent un placement de plusieurs millions de dollars. Chaque marchand tient à conserver dans son assortiment la marchandise nécessaire pour satisfaire la demande. Le personnel est recruté parmi les hommes qui possèdent une connaissance parfaite du commerce et sont familiers avec les différents produits de la forêt. Ces hommes sont à même de conseiller les constructeurs sur le genre de bois qui répondra le mieux à leurs besoins. De gros salaires sont payés aux employés, mais en retour ils doivent donner le meilleur d'eux-mêmes dans l'accomplissement de leur tâche quotidienne. La devise du marchand de bois de Montréal est: "Courtoisie... toujours"!

Tel est, tracé à grands traits, un aperçu de l'industrie du bois à Montréal. Nous ne pensons pas nous tromper en disant que cette organisation a contribué à un haut degré au rapide développement de Montréal pendant la dernière décade et à son remarquable changement d'aspect. Elle a aussi fait sa part pour la conservation et l'augmentation de la population de la Grande Métropole Canadienne.



## Coffres-forts et Voûtes

pour

## Bureaux et Banques



### AHERN SAFE CO., LIMITED

(Montreal Safe Works)

FONDEE EN 1880

830 RUE ST-JACQUES OUEST  
MONTREAL, CANADA

## Une importante entreprise de draguage

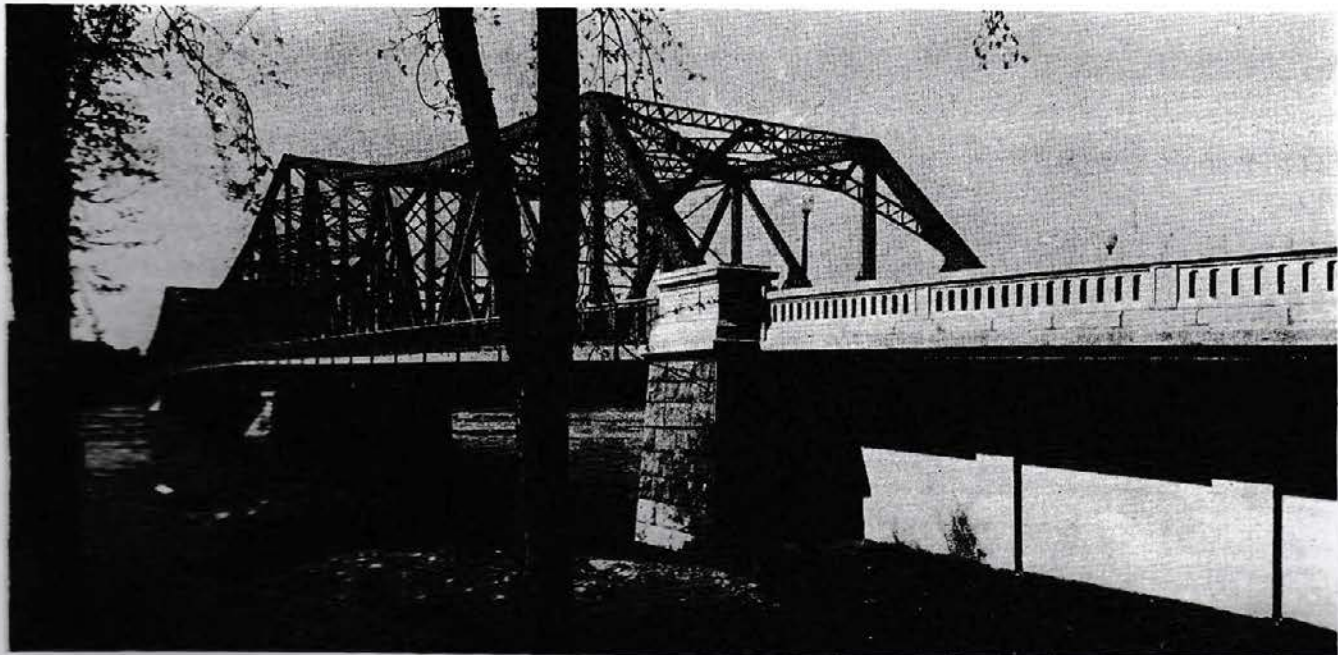
Au nombre des compagnies de construction les plus récemment organisées avec leur siège social à Montréal, se trouve la "General Dredging Contractors Limited" ayant ses bureaux à la suite 712 de l'Edifice Dominion Square. Cette compagnie se spécialise dans les opérations de draguage de toutes sortes.

Cette entreprise commença ses opérations à l'automne de 1925 lorsque la "Northern Construction Company Limited" et J. W. Stewart lui confièrent tous les travaux de draguage nécessités par l'important projet de terminal connu sous le nom de "Wolfe's Cove Terminals" à Québec. La Northern Construction et J. W. Stewart lui donnèrent également le contrat pour un terrassement sur lequel a été érigé le moulin à papier de 500 tonnes de capacité de la "Anglo American Pulp & Paper Mills Limited". Pour mener à bien ces entreprises la "General Dredging Contractors Limited" fut obligée de préparer et de construire un nouvel équipement de draguage. Le premier élément de cet outillage fut construit à Québec. En juin 1926 une grande drague électrique portant le nom de "General Wolfe" fut lancée à Pointe Merici, site historique où le Général Wolfe débarqua pour lancer ses troupes à l'attaque de la Cité de Québec qu'il captura en 1759. Cette nouvelle drague a prouvé son efficacité en parvenant à retirer du fleuve les grosses pierres, l'argile, le schiste et les rebuts de toute sorte qu'y

avaient accumulés les voiliers de l'ancien temps où les vaisseaux arrivaient sur lest de divers pays et déchargeaient ce lest dans le lit du St-Laurent.

Etant donné la façon satisfaisante dont ce travail a été effectué à Québec, d'autres contrats furent obtenus par cette compagnie qui ont été exécutés ou en cours d'achèvement. Les principaux de ces contrats comprennent les améliorations des ports de Chicoutimi et de Port Alfred sur le Saguenay, le draguage et le terrassement pour la construction des nouvelles jetées à Trois-Rivières et les opérations de remplissage nécessaires pour terminer le contrat du nouveau mur aux sections 56 et 57 du Havre de Montréal, à l'été de 1930.

Au cours de ce même été 1930, la "General Dredging Contractors Limited" se voyait accorder le contrat pour travailler de concert avec la flotte de draguage du Ministère de la Marine du Dominion, à l'achèvement du chenal de 35 pieds entre Montréal et Québec. Cette tâche gigantesque a obligé la "General Dredging Contractors Limited" à ajouter de nouvelles unités à sa flotte de draguage, si bien qu'aujourd'hui cette compagnie possède une flotte composée de dragues du type le plus moderne que l'on puisse trouver sur la continent américain, comprenant dragues électriques, électro-hydrauliques Diesel, Dipper de grande capacité, et à échelle élévatrice.



Le Pont de Cartierville sur la Rivière des Prairies, construit par les Compagnies Janin.

Pour effectuer ses travaux la compagnie a dû également acquérir un grand nombre de remorqueurs, barges, grues, ainsi qu'un équipement pour la pose des pilotis, qui tous ont été dessinés et construits avec l'aide de ses compagnies conjointes : Les Chantiers Maritimes Manseau Ltée, de Sorel, les Ateliers Mécaniques de Sorel Limitée et Beauchemin & fils, manufacturiers de fonte d'acier.

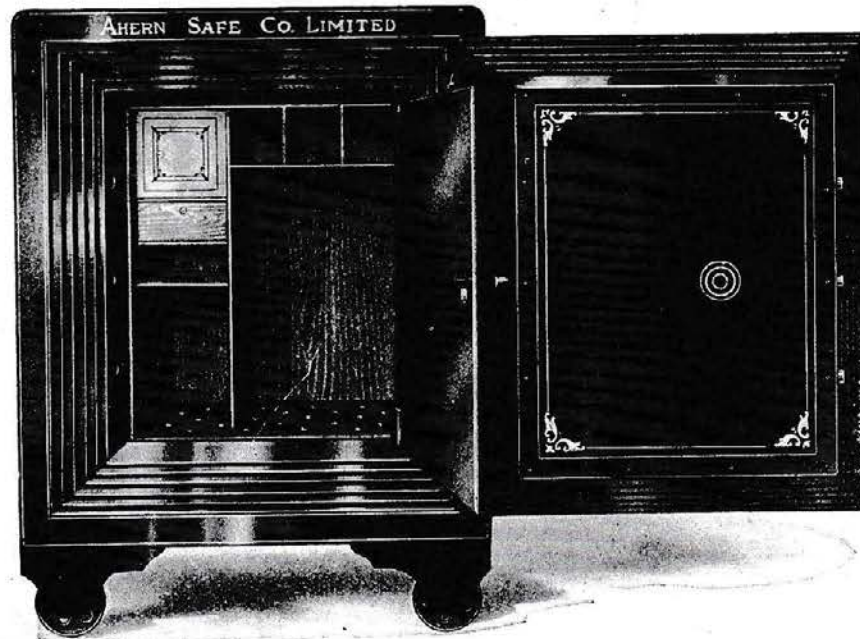
Un autre travail intéressant que cette compagnie a en mains comprend un projet de terrassement à Lucerne-en-Québec, rentrant dans le genre d'architecture paysagiste autour de la propriété de l'Hôtel ainsi que la création d'un bassin pour les yachts et les avions amphibies.

Les ateliers principaux de la Compagnie pour la réparation et la construction de ses diverses unités se trouvent à Sorel, P.Q. A cet endroit elle a effectué d'importantes améliorations au port de concert avec la "Dufresne Construction Company"

En outre de son siège social, la compagnie a des bureaux dans les centres importants de l'Est du Canada et sur la Côte du Pacifique.

Les officiers de la compagnie sont: M. Joseph Simard, Sorel, Président; Lt-Colonel H. Tobin, Vancouver, vice-président qui est en charge des affaires sur la Côte du Pacifique; E. de G. Power, Directeur-Gérant.

## Ahern Safe Company Limited



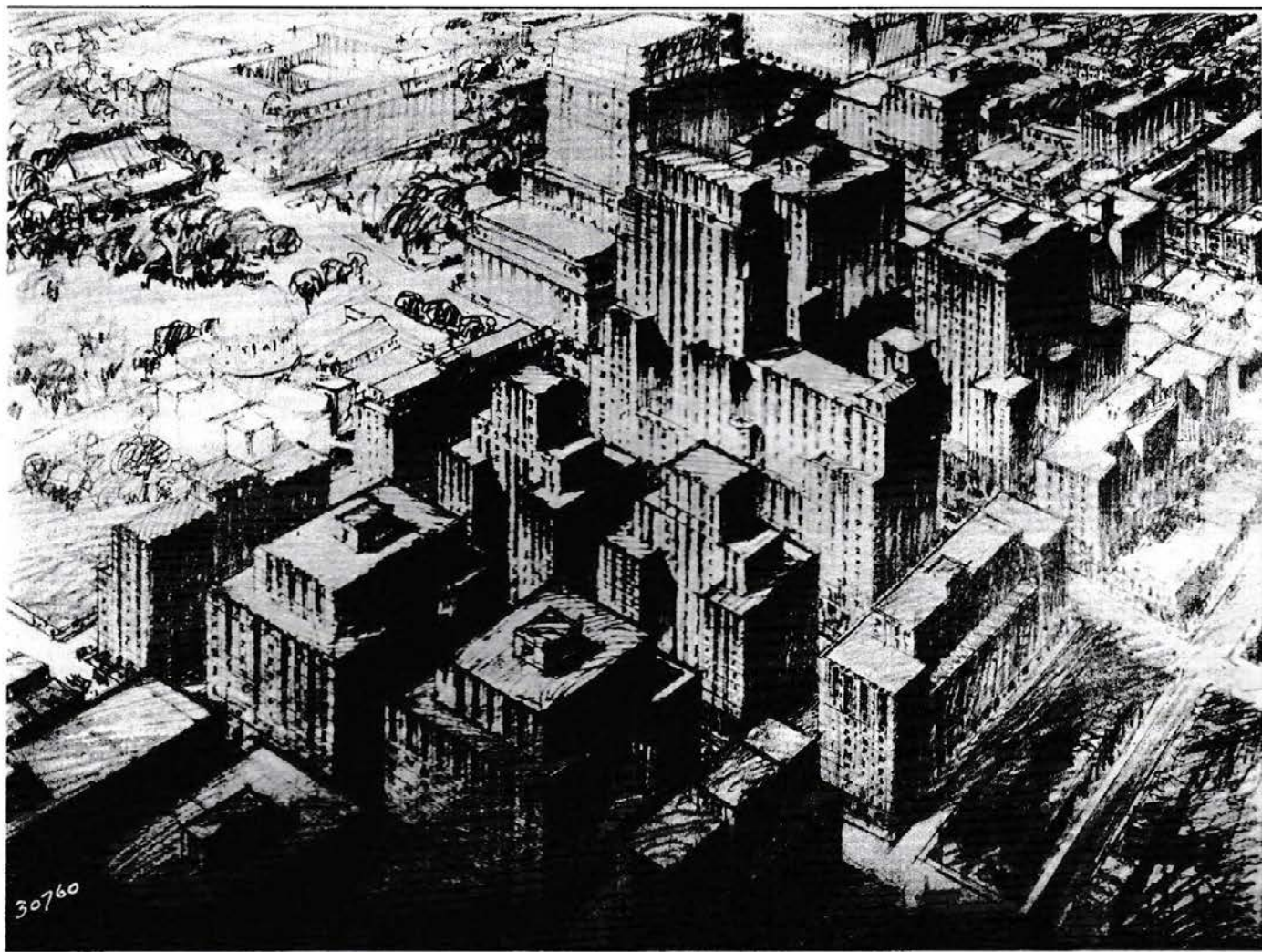
Cette maison fut fondée en 1880 par feu Arthur Ahern et enregistrée sous le nom de A. Ahern, Montreal Safe Works. En 1907 cette entreprise fut incorporée par charte fédérale sous le nom de Ahern Safe Company, Limited. Aujourd'hui cet établissement est sous le contrôle et la direction de Walter J. Ahern, fils du fondateur, de sorte que depuis plus de cinquante ans ce commerce est resté entre les mains des membres de la même famille.

La ligne Ahern comprend tous les genres modernes de coffres-forts et portes de voûtes à l'épreuve du feu et du vol. Le nom "Ahern" se trouve sur les coffres-forts et les voûtes de banques et de maisons de com-

merce dans toute l'étendue de la Cité de Montréal. Au nombre des plus importantes installations de voûtes de sûreté, l'on peut citer: l'Hôtel de ville de Montréal, le Palais de Justice de Montréal, l'édifice du Bell Telephone, l'édifice Royal Insurance, l'édifice Canadien Pacific Express, l'édifice de la Banque de Nouvelle-Ecosse, l'édifice Commercial Union, l'édifice de la Banque Canadienne Nationale. La plupart des principales succursales de banques sont munies de voûtes de sûreté Ahern. En somme une liste complète des installations Ahern à Montréal constitue à proprement parler un annuaire des principales institutions commerciales et financières.

## LES TERMINI DE MONTREAL DU CANADIEN NATIONAL

*Le Chemin de fer Canadien National exprime sa foi en Montréal par un programme de construction de cinquante millions de dollars.*



Les Edifices du Terminal du C.N.R. d'après un dessin d'architecte.

Une entreprise gigantesque, dont l'importance ne saurait être exagérée, est actuellement en cours, à Montréal. Lorsqu'elle sera terminée la métropole du Canada possèdera une gare centrale de voyageurs ultra-moderne, des commodités excellentes pour la réception et l'expédition des marchandises et une meilleure circulation urbaine coïncidant avec la disparition de nombreuses et dangereuses traverses à niveau. De son côté le Canadien National, auteur des travaux, aura réalisé le rêve depuis longtemps caressé de fondre en une seule ses quatre gares

de voyageurs, de réunir dans un grand immeuble tous ses bureaux actuellement éparpillés dans quatorze édifices différents de la Cité et d'améliorer ses services de voyageurs et de marchandises ainsi que ses facilités terminales tout en faisant de sérieuses économies d'exploitation.

Incidemment et ce n'est sans doute pas l'aspect le moins intéressant du projet — la nouvelle gare centrale à l'entrée du Tunnel Mont-Royal marquera un nouvel essor de la construction à Montréal, en même temps que

les lignes qui y donneront accès ouvriront de nouvelles zones industrielles et de nouveaux quartiers de résidence. Une fois terminée, la gare qui sera souterraine laissera disponibles quelques 575,000 pieds carrés de "droits aériens" dans une partie de la ville où l'on constate une tendance marquée à édifier des gratte-ciel. Au dehors, en bordure des lignes d'approche, des usines s'installeront aux endroits propices alors que plus au nord s'ouvriront probablement de nouvelles banlieues de résidence qui, grâce à ces lignes, se trouveront plus rapprochées du centre de la Cité que certains quartiers excentriques actuels. En un mot la gare centrale du Canadien National n'est que le point de départ et en quelque sorte le leit-motiv d'immenses améliorations urbaines dont le coût, qui se chiffrera dans les centaines de millions, viendra s'ajouter à celui des travaux du réseau national évalué à \$50,000,000.

Déjà de nombreux travaux préliminaires ont été effectués aux termini. Leur énumération fera peut-être mieux comprendre la grandeur de la tâche et quelques-uns des multiples aspects du plan d'ensemble qui gravite autour de la gare centrale. Elle expliquera aussi l'apparent éparpillement d'efforts qui surprend ceux qui, n'ayant pas l'expérience de ces constructions ferroviaires, s'étonnent que les ingénieurs de la Compagnie fassent marcher de pair des travaux qui semblent n'avoir aucun rapport entre eux, par exemple un pont pour voitures et tramways dans l'Ouest de la ville et un viaduc de chemin de fer dans le centre.

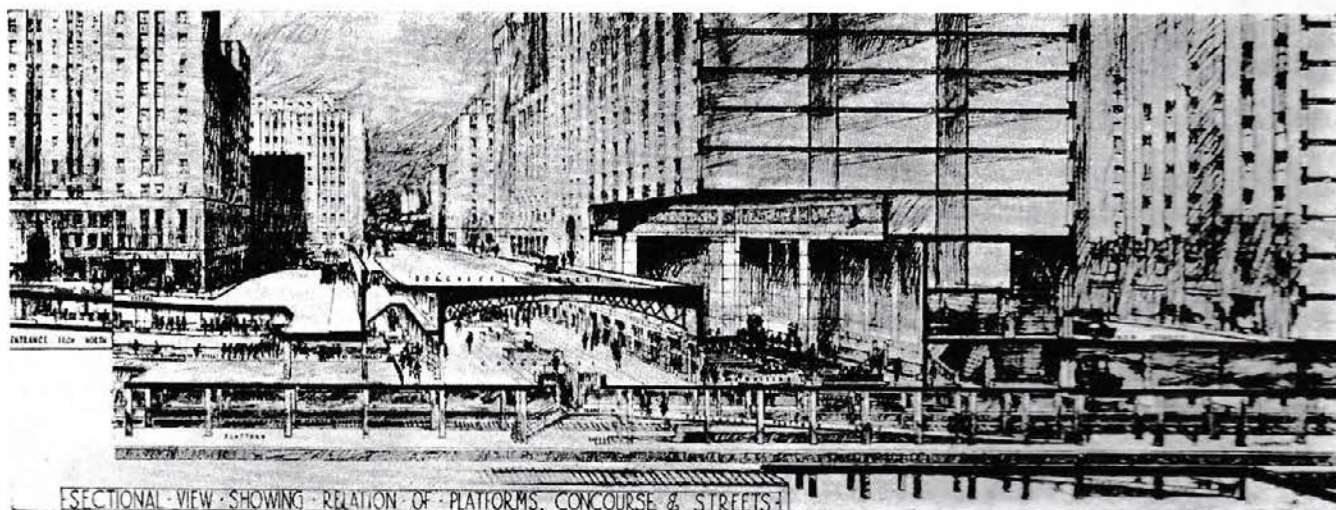
La suppression des traverses à niveau constituant un item important des plans du Canadien National, celui-ci commença par la construction de passages souterrains aux rues Saint-Rémi, Hibernia et Charlevoix. Mais, pour que ces travaux puissent s'effectuer sans gêne pour la

circulation urbaine ou ferroviaire et se raccorder au plan d'ensemble sans frais supplémentaires il fallut d'abord élargir l'emprise entre Turcot et la Pointe Saint-Charles, c'est-à-dire démolir quantité de maisons. C'est ce qui fut fait, non seulement dans la partie des termini directement affectée, mais aussi sur le site de Bonaventure, et permit de construire une gare temporaire à la rue Guy, lors de la visite du dirigeable anglais R-100, emplacement qui sert maintenant pour la construction de nouveaux entrepôts à fruits.

Pendant que se construisaient ces passages souterrains les compagnies de démolition Lajeunesse, Rochon, Major, Labelle, etc., étaient aussi à l'œuvre sur l'emprise du nouveau viaduc qui doit relier la gare centrale au Pont Victoria et sur le site qui sera occupé par la gare elle-même. A date plus de 200 immeubles, soit environ 85% du total, ont disparu et l'on continue à les abattre au sud de la rue Ottawa et ailleurs, la politique de la Compagnie étant de faire démolir les maisons qui doivent disparaître dès qu'elles sont vacantes. L'un de ces immeubles, celui de la Montreal Day Nursery qui se trouvait au coin des rues Belmont et Sainte-Monique a été reconstruit aux frais de la Compagnie au coin de la rue Saint-Antoine et du Square Richmond. C'est maintenant un bel édifice en brique de 100 x 40, à l'épreuve du feu et absolument moderne sous tous les rapports. On reconstruira aussi à Saint-Laurent l'église Saint-Andrew et Saint-Paul qu'on a achevé de démolir aux coins des rues Dorchester et Sainte-Monique et qui a été vendue par le Canadien National.

L'emprise nettoyée, l'on procédera à la construction du viaduc.

Celui-ci joue un rôle important dans l'exécution du plan d'ensemble. Une fois construit il permettra de





détourner les trains de voyageurs qui se rendent actuellement à Bonaventure et de libérer cette gare qui sera utilisée dans l'avenir pour le service des marchandises exclusivement.

Remarquons en passant que le procédé de détournement employé pour la gare Bonaventure par l'intermédiaire du viaduc, est répété un peu partout ailleurs et que la politique des ingénieurs du Canadien National est évidemment de mettre en train tous les travaux qui ne nuisent pas à l'exploitation immédiate du réseau, de les faire avancer concurremment et d'amener, par étapes intelligemment graduées, les différents termini au point où les divers changements radicaux qui seront apportés par les améliorations nouvelles puissent être effectués sans nuire aucunement au trafic ferroviaire ou à la circulation urbaine. C'est la raison de la multiplicité des travaux en cours. Ceux-ci marquent tous un progrès vers l'exécution du plan d'ensemble et ne sont pas comme on pourrait le croire à première vue, des efforts isolés et sans lien entre eux. Les termini de Montréal sont construits exactement comme une maison ordinaire dont les quatre côtés sont montés à la fois avec cette différence que dans leur cas il s'agit d'une immense maison, la gare centrale, qui doit englober quatre autres maisons ou gares sans qu'on puisse toucher à celles-ci pendant les travaux et qui sera desservie par quatre nouvelles avenues ou voies (l'éperon de Bonaventure pour le service suburbain, le viaduc et les deux lignes d'approche au nord-ouest et au nord-est), le tout pendant que les propriétaires vaqueront à leurs affaires, recevront chaque jour la visite de

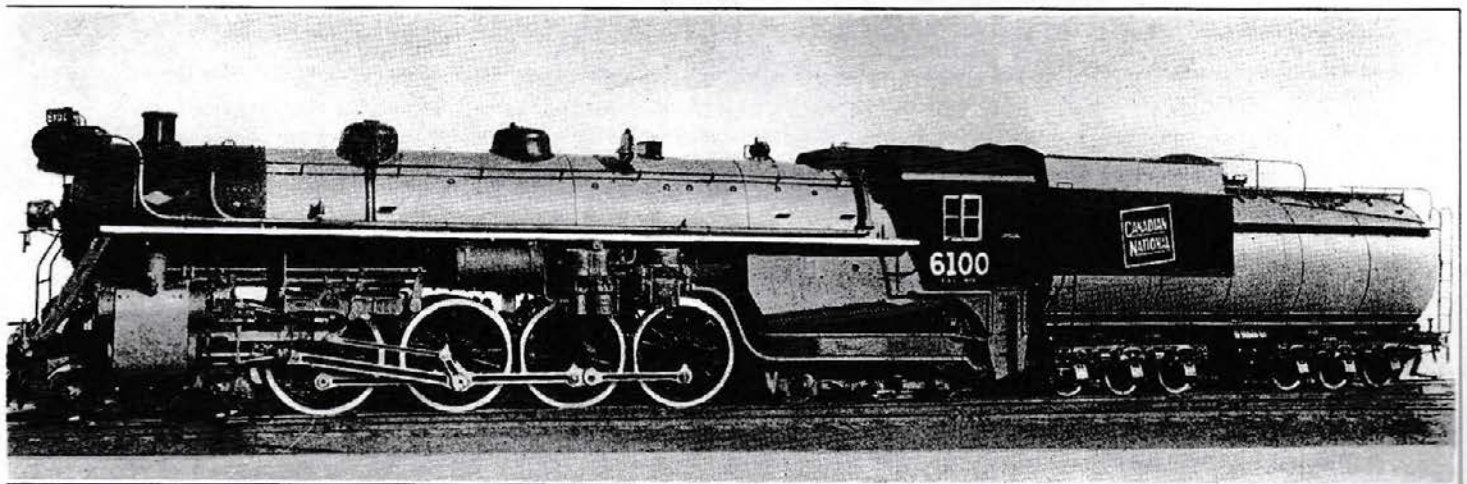
milliers de personnes et auront à disposer de milliers de tonnes de marchandises.

Pour le premier tronçon du viaduc, celui qui s'étend du nord de la rue Saint-Antoine au nord de la rue Saint-Paul le contrat de maçonnerie et de béton fut accordé le 1er octobre dernier à l'Atlas Construction Company et pour le second tronçon du sud de la rue Saint-Paul au nord de la rue Ottawa, à la Foundation Company. Le contrat d'acier pour les deux tronçons fut accordé à la Dominion Bridge.

Ces deux compagnies de construction sont déjà fort avancées et déjà plusieurs bases sont prêtes à recevoir les piliers. Là, comme ailleurs, aucune difficulté sérieuse n'a été rencontrée et les travaux procèdent régulièrement d'après les plans arrêtés par les ingénieurs du Canadien National.

La partie du viaduc que l'on est à construire entre le site de la gare et la rue Ottawa, mesurera environ 2,025 pieds. Une fois terminée elle aura l'aspect d'une longue maison à deux étages dont l'intérieur pourra servir d'entrepôt ou de garage. (Plus de 2,000 automobiles y trouveraient place). Les trains circuleront sur le toit, sur des voies prises dans un lit de pierres et seront tirés par des locomotives électriques afin d'écartier l'inconvénient de la fumée.

Comme le viaduc doit raccorder au Pont Victoria la gare centrale, les travaux à cette dernière progresseront avec les autres. Le 15 septembre dernier les compagnies C. Poupert, Ltée, et Marien-Wilson, Ltd., obtinrent le contrat de creusage sur une partie du site qu'elle doit



occuper. Elles mirent au travail 4 pelles à vapeur, 2 pelles à gazoline et 100 camions. A date à laquelle cet article est écrit (mi-novembre) elles ont enlevé environ 200,000 du million de verges cubes qu'on prévoit devoir extraire. Cette terre est transportée à la Pointe Saint-Charles où elle est employée au nivelage de la nouvelle gare à wagons qui fait partie des plans des termini; c'est là un autre exemple des rapports étroits qui existent entre les divers travaux.

De son côté la Kennedy Construction Company commença en octobre, la construction de deux ponts, l'un à la rue Guy et l'autre à la rue de la Montagne, qui passeront au-dessus des voies du Canadien National sur le site de Bonaventure. Cette gare restant au même niveau pour la commodité de la réception et de l'expédition des marchandises, ces deux ponts feront disparaître deux dangereuses traverses à niveau et faciliteront grandement la circulation urbaine dans cette partie de la ville.

Pour établir les fondations du pont de la rue Guy et construire ses approches il fut nécessaire de détourner la rue, la voie du tramway et même les égouts. En dépit de ces travaux supplémentaires les fondations de pilotis et de béton des deux ponts ont été prêtes à recevoir l'acier de la structure dès le commencement de cette année. La chaussée de béton a été construite au printemps et ces deux ponts sont maintenant ouverts à la circulation.

Dans la construction de ces deux ponts entrent 1,700 tonnes d'acier d'armature, 300 tonnes d'acier d'armement et 5,000 verges cubes de béton. Le pont de la rue Guy, mesure, une fois terminé 740 pieds et repose sur neuf piliers. Celui de la rue de la Montagne mesure 900 pieds et compte 10 arches.

A côté du pont de la rue Guy, sur l'emplacement occupé cet été par la gare temporaire construite pour la visite du R-100, la Compagnie E. G. M. Cape & Co., travaille actuellement aux fondations du nouvel entrepôt de fruits qui mesurera 638 pieds par 76 et aura trois étages de haut.

Cet entrepôt fait aussi partie du plan d'ensemble et se rattache plus particulièrement à la future gare à marchandises de Bonaventure. Il sera aménagé d'après des plans arrêtés par les ingénieurs du Canadien National, à la suite de consultations avec les représentants des marchands de fruits en gros de Montréal, et pourra disposer de 50 wagons de fruits par jour, ce qui est à peu près la consommation de la métropole. A l'intérieur l'on trou-

vera une salle des enchères dont la résonance sera particulièrement soignée, différents entrepôts pour emmagasiner ou faire mûrir les fruits, trois élévateurs à marchandises, quelques 17,000 pieds de planchers pour les bureaux, un cafeteria et autres commodités qui feront de cet édifice le plus moderne du genre.

A ces travaux, que nous pourrions qualifier de préliminaires et qui emploient déjà près de 2,000 hommes, feront suite des ouvrages encore plus considérables, tels que la conversion de la gare Bonaventure en gare à marchandises et surtout la construction de la gare centrale à l'entrée du tunnel Mont-Royal. Celle-ci, on le sait, sera dominée par un gratte-ciel où seront concentrés les bureaux du réseau à Montréal.

La compagnie a aussi soumis à la Commission des Chemins de fer du Canada les plans des deux lignes qui doivent rejoindre, par le nord, celle du tunnel. Celle de l'Est partira de Longue Pointe et fera son raccordement à Eastern Junction. Elle mesurera environ 11 milles et amènera à la gare centrale les trains de voyageurs en provenance du nord-est permettant ainsi d'affecter la gare de la rue Moreau au seul service des marchandises. Incidemment, cette ligne permettra aussi d'ouvrir de nouvelles zones industrielles et de nouvelles banlieues de résidence, mais son utilité principale sera de raccorder les termini de l'Est et de l'Ouest du Canadien National et de raccourcir d'environ 80 milles le trajet que les wagons de marchandises doivent parfois entreprendre pour aller de la Longue Pointe à Turcot en passant par Joliette.

L'autre ligne, qui s'étendra de Pointe-Claire à Val Royal détournera vers la gare centrale tous les grands trains de voyageurs en provenance de l'Ouest, qui ont à l'heure présente Bonaventure pour tête de ligne.

Enfin un éperon raccordera plus tard les voies de Bonaventure à la gare centrale afin d'amener à celle-ci les trains de banlieue en provenance du lac Saint-Louis et de Lachine.

Les travaux en cours ne marquent donc que le premier pas vers l'exécution du plan gigantesque dont le public montréalais verra la réalisation dans quatre ou cinq ans si aucun retard imprévu ne survient. En attendant, l'entreprise progresse rapidement sous la direction de M. C. B. Brown, ingénieur-en-chef du Canadien National en charge des termini et de ses deux habiles assistants, MM. P. D. Fitzpatrick et S. B. Wass.

## Réseau National du Canada



**SIR HENRY THORNTON, K.B.E.**  
(Président du Chemin de fer Canadien National)

Le grand Réseau Ferroviaire National du Canada n'a pas encore huit années d'existence, car ce n'est qu'en 1923 qu'il vit le jour au Parlement. Mais un de ses plus importants tronçons, le vieux "Grand Tronc", introduisait dès 1836, il y a près de cent ans, la première ligne de Chemin de fer au Canada.

Il serait peut-être bon, au début de cet article, de rappeler que ce grand Réseau est le produit de la fusion des anciens Chemins de Fer de l'Etat, (comme l'Intercolonial), avec le Grand Tronc, le Grand Tronc Pacifique, le Canadian Northern et d'autres petites compagnies. Sans faire l'historique de ces diverses organisations et sans narrer leurs petites misères ou les autres motifs qui ont entraîné leur amalgamation dans le grand tout, on peut affirmer qu'elles n'avaient pas été bâties en vue d'une collaboration future, mais au contraire pour se faire concurrence.

L'histoire des huit dernières années est faite d'une série de difficultés qu'on a réussi à surmonter. Il fallait créer l'ordre là où il n'y avait que chaos, gagner la confiance du public, monter toute une organisation transcontinentale et l'améliorer sans cesse malgré tous les obstacles imaginables.

Pour se rendre compte du progrès d'un réseau ferroviaire, il n'est pas oiseux d'étudier le revenu qu'il peut porter chaque année à son compte d'intérêts. Le Canadien National ne put y attribuer que \$13,741,190 la première année, mais il put atteindre \$15,149,443 l'année suivante. Il doubla ce dernier chiffre en 1925, soit \$30,552,879. En 1926 il alla jusqu'à \$41,717,469. Si l'année 1927 subit une légère diminution avec un montant de \$38,959,746, il se reprit en 1928 avec un record de \$51,585,945. Depuis lors cependant, les Chemins de Fer durent, comme toutes les autres institutions fi-

tionnaires et commerciales, subir les effets de la dépression mondiale et le revenu de 1929 ne dépassa guère celui de 1917. L'année 1930 n'est guère encourageante non plus.

Si l'on envisage toutefois les six premières années, de 1923 à 1928, on constate une progression de 1 à 4, et cela dans des conditions difficiles: les tâtonnements inhérents à une entreprise nouvelle, la réduction des tarifs et l'augmentation des salaires, etc. Ces deux dernières mesures sont tellement importantes qu'elles ont diminué le revenu de 1928 de 10 millions de dollars, dont 8 millions provenant de l'augmentation des salaires.

Ce n'est pas naturellement dans sa finance seule que s'est manifesté le progrès de la Compagnie. La fusion de différents réseaux a exigé la coordination et le perfectionnement du trafic des voyageurs comme de celui des marchandises, des services de messageries et du télégraphe. Il a fallu renouveler aussi le matériel et songer à construire de nouvelles lignes, car un réseau ferroviaire ne peut rester stationnaire.

Aussi dès 1923 construisait-on 29.05 milles nouveaux (46.64 km) et 91 milles (146,42 km) l'année suivante. Ce chiffre passait en 1925 à 355 milles (571,20 km), si on se limita à 116 et 40 les deux années suivantes, on se reprit en 1928 avec 508.88 milles (818.79 km).

Ce record de construction n'a pas semblé affecter le record du revenu de la même année (1928). On a enregistré 291.65 milles (489.75 km) en 1929 et 210 milles (338 km) en l'année 1930. Ainsi dans cette courte période de huit années, le Canadien National a pu construire 1,643 milles de voies nouvelles (2,642.58 km) malgré ses autres dépenses énormes. Si ce chiffre important comprend le Chemin de Fer de la Baie d'Hudson et deux lignes minières au Manitoba, une grande partie en a cependant servi à ouvrir l'Ouest, pour le plus grand avancement du Dominion. Il sied de faire remarquer que ces lignes nouvelles ne comportent pas seulement la pose de rails mais qu'elles exigent aussi une multitude d'autres travaux de construction, de sorte que l'érection de ces voies a procuré ainsi de l'emploi un peu partout au Canada.

Pour son matériel roulant le Canadien National est encore à l'avant, car on y tient toujours compte des besoins spéciaux de ce vaste Dominion, aux distances inconcevables. Pour la longue traversée du continent il a fallu des locomotives géantes du type "Mountain" ou "Northern", tandis que pour le trajet Montréal-Toronto que l'on parcourt en six heures — ce qui est un record splendide — on a dû construire l'an dernier cinq rapides "Hudson".

Les roues motrices de la "Hudson" ont un diamètre de 80 pouces (2m. 03); ce sont les plus grandes qui

aient jamais été faites en Canada. Cette locomotive est supérieure à tout autre modèle antérieur et au nombre de ses perfectionnements utiles il convient de citer son injecteur de vapeur d'échappement permettant d'utiliser cette vapeur qui était autrefois perdue. Le type "Mikado", qui a été également construit l'an dernier dans les usines du chemin de Fer Canadien National, en même temps que vingt-cinq locomotives d'aiguillage, offre plusieurs particularités spéciales. L'élimination du dôme et le placement à l'extérieur du tuyau collecteur de vapeur bien préservé et serpentant sur le dessus de la chaudière, lui donnent un aspect particulier tout en augmentant son efficacité.

L'introduction des voitures automotrices marchant à l'électricité produite par un moteur à l'huile constitue une nouvelle amélioration accomplie par le Canadien National. Elles sont employées dans certaines localités où les grosses locomotives à vapeur ne sont pas nécessaires, de même que pour le service des gares dans les limites des grandes cités.

Dans les huit dernières années les perfectionnements apportés au matériel ont compris le remplacement des anciens wagons de bois par des voitures tout en acier. Un chemin de fer moderne ne peut pas se borner à faire du transport purement et simplement; il faut qu'il songe aussi à améliorer son matériel roulant tant au point de vue des facilités du fret qu'à celui du bien-être des voyageurs.

Dans cet ordre d'idées on a adopté entre autres pour le fret les wagons à bagages à ventilateur, ayant un système spécial de circulation d'air qui permet le transport des fruits sur une longue distance, ainsi que des wagons frigorifiques, tandis que pour les voyageurs les wagons sont construits en vue d'assurer le confort et l'hygiène. En 1930, sur l'un des trains transcontinentaux du Canadien National, le "Confédération", on inaugura ces voitures-salons avec douches, gymnase miniature et salon de coiffure, que les voyageurs sur longs parcours n'ont pas été lents à apprécier. La beauté de la décoration, le confort des voyageurs et une plus grande commodité pour le chef et ses assistants ont été prévus dans les nouveaux wagons-restaurants qui ont été mis en service au cours de l'année. Ces wagons peuvent accommoder trente-six personnes. L'éclairage, la ventilation, la protection contre l'incendie et l'hygiène y ont été soignés dans les moindres détails. Grâce à l'augmentation de la longueur du wagon, qui est de 87 pieds entre les tampons, on a pu réserver plus d'espace pour la glacière et les armoires.

Afin d'offrir plus de confort pour les voyages de nuit on a multiplié les wagons à "chambrettes" comprenant

des compartiments à couchette unique. Des solariums ont été ajoutés aux wagons-observatoires. Enfin le chemin de fer a imaginé mille autres moyens de donner satisfaction à ses voyageurs.

La rapidité des communications est une des premières exigences de notre génération et au point de vue des transports par voie ferrée, le Canadien National a le devoir impérieux d'y pourvoir. Si un chemin de fer languit, il est bien vite rayé du tableau, car la concurrence est serrée aujourd'hui dans le monde du transport.

Une preuve de son désir de donner satisfaction à sa clientèle réside dans son association avec la "Canadian Airways Limited", afin d'assurer le service le plus rapide que le meilleur chemin de fer puisse jamais espérer donner. Un autre exemple particulier des efforts du Chemin de fer Canadien National consiste en l'augmentation de la vitesse de l'"International Limited" et de plusieurs autres de ses trains rapides. L'"International Limited" est le train le plus rapide au monde sur la distance qu'il parcourt. Le public voyageur s'intéresse à la façon d'établir des records. Mais il apprécie encore plus l'avantage que lui offre le chemin de fer qui lui permet de faire un bond de Montréal à Toronto en six heures et de profiter des correspondances réduisant l'ennui des longs voyages transcontinentaux tout en faisant épargner un temps précieux.

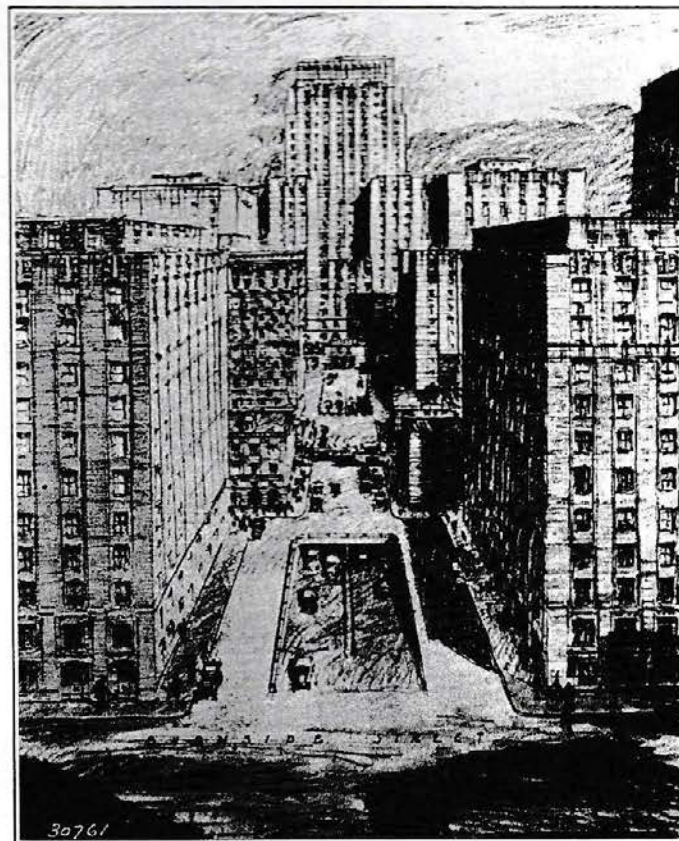
Non content de transporter ses voyageurs à toute vitesse à travers le continent, le Réseau National a voulu leur assurer la communication constante, par téléphone, avec les usagers qu'ils laissent en arrière. Il semble tout naturel que la Compagnie Ferroviaire, qui avait été la première à installer la Radio à bord des trains, fût aussi la première à y introduire le téléphone ambulant. Ce n'est plus même une curiosité aujourd'hui que de demander bien prosaïquement à l'opérateur du train la communication avec sa maison ou son bureau ou encore avec l'Europe!

Les huit dernières années ont marqué un développement très prononcé du télégraphe. Les ingénieurs du Canadien National sont en train de perfectionner un système de 24 transmissions simultanées sur un même fil, avec possibilité d'y ajouter six autres (ou une transmission sonore); ce qui donnera 30 transmissions simultanées par paire de fils télégraphiques ou 12,000 mots à la minute. Dans une dizaine d'année ce chiffre pourra probablement être encore doublé, ce qui semble miraculeux quand on songe aux 25 mots à la minute des premiers appareils Morse.

Pour la Radio, le Réseau National ne s'est pas contenté d'être le pionnier mais encore il tire partie de toutes les inventions et perfectionne constamment ses appareils. Il ne cesse d'augmenter le nombre de ses postes d'émission qui jalonnent déjà le Dominion. L'intérêt que manifestent les auditeurs pour ses programmes, toujours de

plus en plus soignés, encourage la Compagnie à les améliorer davantage. Chaque dimanche tout le Canada entend par les postes d'émission CNRM, CNRO, CNRT, etc., respectivement placés dans les cités de Montréal, Ottawa, Toronto, etc., l'Orchestre Symphonique de Toronto ainsi que les solistes les plus éminents du pays. On donne aussi de petites pièces historiques du terroir composées par l'auteur dramatique Merrill Denison.

La Pictou Lodge, ce grand Chalet de la Nouvelle Ecosse, est le plus récent chaînon de la chaîne d'hôtels avec lesquels le Canadien National encercle le Dominion. Le Château Laurier d'Ottawa a reçu une nouvelle aile importante et la "lodge" du Parc Jasper, dans les Rocheuses, abrite 650 touristes au lieu des 240 du début. La pittoresque hôtellerie du Lac des Bois en Ontario Ouest, qui avant l'incendie s'appelait Minaki Lodge Inn a été remplacée par le grand Chalet, Minaki Lodge. On a aussi amélioré les autres grands hôtels comme le Fort Garry de Winnipeg, le MacDonald d'Edmonton, le Prince Arthur de Port Arthur et le Prince Edward de Brandon. On a retouché également "l'auberge" Highland Inn et ses camps, la Nipigon Lodge et l'hôtellerie de Grand Beach sur le Lac Winnipeg. Le Nova Scotian à Halifax, a été ouvert en 1930 et le nouvel Hôtel de Charlottetown, dans l'Ile du Prince Edouard, est presque terminé. Ceux de Vancouver et de Saskatoon



Entrée du Nouveau Terminal.

sont en voie de construction. Le Nova Scotian ainsi que la nouvelle gare terminus font l'orgueil des habitants d'Halifax. Lorsque l'on aura inauguré les hôtels de Vancouver et Saskatoon on pourra dire en vérité que le Réseau National relie les deux Océans avec ses hô-tels, ses rails, ses télégraphes, ses postes de radio et ses messageries.

Le Gouvernement du Dominion a confié au Chemin de Fer National du Canada, ou plutôt au service subsidiaire qui s'appelle "Canadian National Steamships", la Marine Marchande Canadienne et la flotte de Paque-bots de l'ancien Grand Tronc Pacifique qui était en ser-vice sur l'Océan Pacifique. Aujourd'hui les cargos du Réseau National relient le Canada aux Antilles, à l'Amé-rique du Sud, à l'Australie et à la Nouvelle Zélande; ses navires font aussi une nouvelle liaison entre l'ouest et l'est par la voie du Canal de Panama. Une des consé-quences du traité commercial de 1925 entre le Canada et les Antilles fut la construction de cinq splendides paque-bots: le Lady Romney, le Lady Drake, le Lady Nelson, le Lady Hawkins et le Lady Somers, qui ont augmenté considérablement le trafic du fret comme celui des voyageurs entre les deux pays. L'expérience de 1930 démontre même que déjà cette flotte est devenue insuf-fisante.

L'augmentation trop soudaine du tourisme en Alaska il y a quelques années obligea la Compagnie à supprimer

son service maritime Vancouver-Victoria-Seattle, mais depuis qu'on a mis en service en 1930, trois nouveaux navires: le Prince Henry, le Prince Robert et le Prince David, on peut non seulement desservir ces trois villes et suffire en même temps au trafic vers l'Alaska mais amé-liorer considérablement ces deux services.

Le Prince Robert avait déjà à son acquit de fructueu-ses croisières entre Boston, les Bermudes, la Jamaïque et Cuba lorsqu'on l'a choisi en février 1931 pour la Mis-sion Canadienne à la Foire Britannique de Buenos Ayres.

C'est durant l'année 1930 que commencèrent les tra-vaux du grand Terminus de Montréal qui pendant cinq ans donneront de l'emploi à des milliers de Canadiens et assureront par la suite au Réseau National du Canada et à la Cité de Montréal un Terminus digne d'une grande Métropole et d'un grand Réseau Transcontinental.

L'année 1930 n'a pas été brillante pour les affaires en général et les recettes du Réseau en particulier, mais cette dépression générale n'infirmes pas la solidité du Dominion ni du Chemin de Fer National du Canada. Il faut se rappeler qu'une dépression des affaires est en quelque sorte un état d'esprit, basé sur la confiance collective, et n'est comme tous les états d'esprit qu'une manifestation passagère et ne peut, par conséquent, du-rer longtemps.

# DUFRESNE CONSTRUCTION COMPANY LIMITED

Ingénieurs - Entrepreneurs



## RECENTS CONTRATS

« Tunnel carrossable en-dessous du Canal Lachine, Pont de Gaspé, Pont d'Ahuntsic (5 arches en ciment armé), Structure inférieure de la Section Nord du Pont du Havre de Montréal, etc. »

1832 Blvd Pie IX, Montréal

Tél. CLairval 6400

# LE TRANSPORT EN COMMUN

*Le flambeau qui éclaire la voie de la prospérité*

## *La Compagnie des Tramways de Montréal*

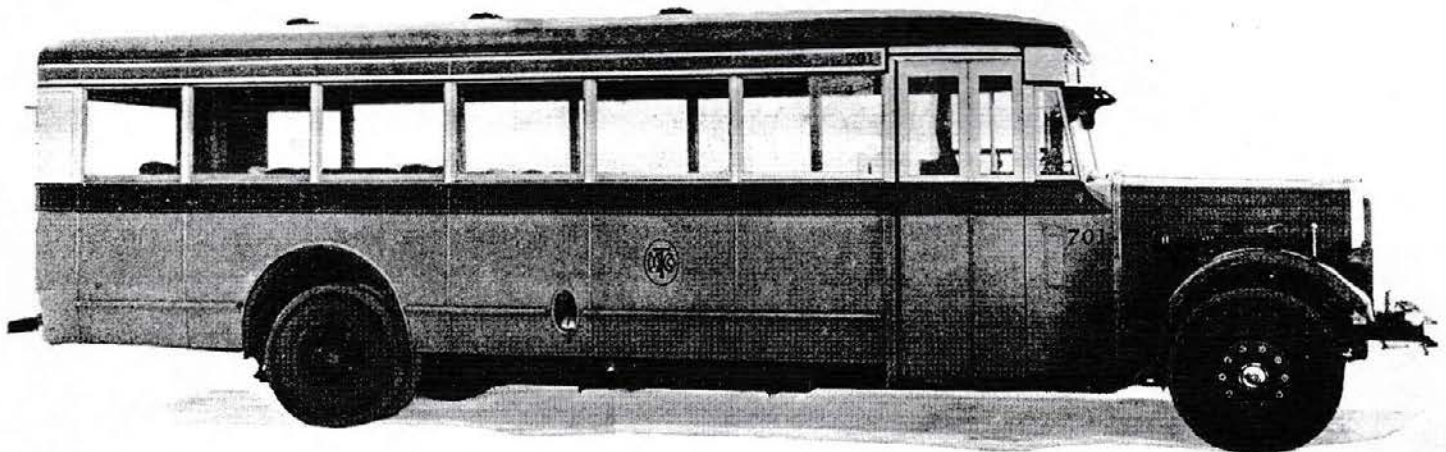
Il y a bien des années, lorsque la population de la cité de Montréal était d'environ 100,000 habitants, le problème du trafic n'existait pas. Dans une période de 70 ans la cité s'est transformée en une grande métropole couvrant une superficie de plus de 32,155 acres, soit environ 50 milles carrés. En 1861 cette superficie n'était que de 5,000 acres. Quelques véhicules traînés par des chevaux comprenant de simples petites voitures sur roues ou sur traîneaux composaient le seul moyen de locomotion.

Les six milles et demi de voies se sont développés en un immense réseau étendant ses ramifications sur toute l'île de Montréal et comprenant un total de 308 milles de voies et 88 milles de routes d'autobus.

Vers 1892 la population avait atteint le chiffre de 220,700 habitants. Il fallait pourvoir à leur transport.

Aujourd'hui plus de 1,000 tramways et plus de 125 autobus sont en opération 365 jours par année avec des horaires aussi bien arrêtés et aussi bien détaillés que ceux des trains de chemin de fer. Chaque tramway ou autobus du réseau a sa place dans l'horaire. Ils partent à heure fixe, passent au point d'inspection à heure fixe et atteignent leur point terminus à heure fixe. Des centaines de calculs minutieux doivent être faits pour chaque voiture.

Il est vrai qu'il arrive parfois que les voitures ne respectent pas l'horaire et soient en retard. Les passages à niveau sont fermés, les ponts sont ouverts, la pluie rend le trafic plus difficile et l'embarquement plus lent, les parades, les cortèges funèbres et les incendies dérangent le service. Lorsqu'un tramway est en retard, il se produit une solution de continuité dans le service, ce



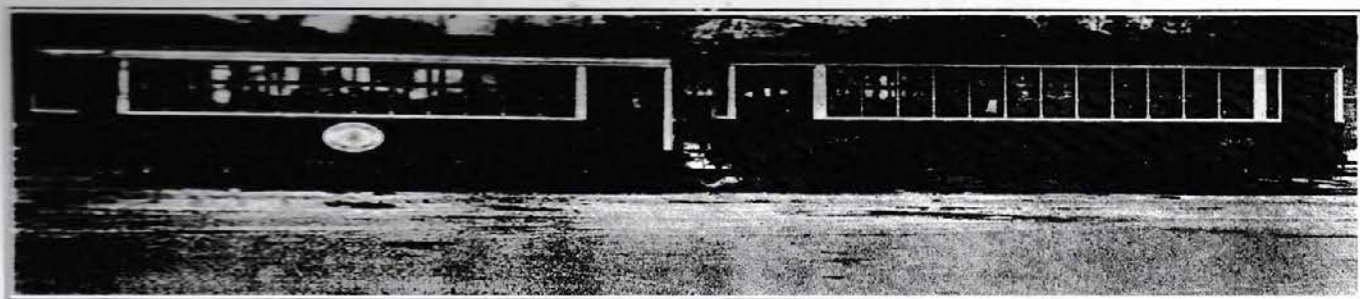
Les chevaux ne pouvaient pas monter les côtes. L'introduction des voitures électriques créa toute une sensation et bien des doutes s'élevèrent sur la possibilité de les mettre en pratique. Un système de transport n'est jamais fini — il doit se perfectionner pour subsister et il doit subsister pour remplir son devoir envers la municipalité afin que les citoyens qu'il dessert puissent réaliser leurs contacts journaliers nécessaires à leurs affaires ou à leurs besoins domestiques.

En 1861 les chevaux se cabraient, les grelots tintaient et les messieurs en chapeaux de soie se saluaient avec grâce. Bien souvent les chevaux étaient fatigués. Il n'y avait pas d'horaires ni d'arrêts réguliers. Des voyageurs s'offraient pour remettre les voitures sur la voie lorsqu'elles avaient déraillé.

qui augmente d'une façon intempestive le nombre de voyageurs attendant la voiture lorsqu'enfin elle arrive.

En comparaison de l'existence plus ou moins indolente de nos ancêtres, nous vivons à une époque moderne qui a chaque jour à faire face à une bataille compliquée toujours activée par les machines et les inventions nouvelles.

Aujourd'hui, des milliers de commerçants, de vendeurs, d'hommes d'affaires, d'employés de bureau, de mécaniciens, d'artisans et d'ouvriers quittent leurs demeures à peu près à la même heure tous les matins, voyagent dans la même direction sur une distance de plusieurs milles, et quittent leur ouvrage en même temps pour regagner ensemble leurs demeures, et tout cela pour quelques cents.



La centralisation des affaires, l'érection de gratte-ciel, des règlements de fermeture uniforme et l'accroissement extraordinaire de la population de certains quartiers ont créé un problème de transport sans précédent dans l'histoire.

Les immenses édifices à bureaux, les magasins et les usines, au moyen de leurs ascenseurs rapides, déversent sur le trottoir des milliers de travailleurs affairés qui viennent former dans la rue une vague houleuse de gens qui se hâtent dans leur anxiété de regagner leurs demeures.

La science moderne ne présente aucun problème aussi difficile à régler que celui de transporter la population de toute une cité deux fois par jour dans le tourbillon de la congestion du trafic aux heures d'affluence. Ce problème exige le maximum d'efforts d'une organisation experte.

Dans les premières années de l'exploitation les tramways sautaient, cahotaient et tanguaient. Un homme solide était obligé d'employer toute sa force pour les arrêter, au moyen des freins à main.

Mais aujourd'hui, un tramway peut être arrêté doucement et gentiment rien qu'en touchant du doigt le petit levier du frein à air comprimé. Les voitures sont bien assises sur leurs roues, elles possèdent des ressorts bien conditionnés et roulent sur des rails posés bien d'aplomb sur de solides fondations de pierre concassée et de béton. Les rails sont fixés sur d'épais dormants et sont boulonnés et soudés l'un à l'autre pour former un ruban d'acier continu reposant sur les dormants auxquels ils sont solidement fixés par des crampons passés dans les éclisses métalliques. La largeur de la voie est maintenue uniforme par l'emploi de traverses métalliques. Des aiguilles automatiques opérant par l'électricité activent le mouvement des tramways aux inter-sections.

Afin de répondre aux besoins toujours croissants du service exigé par une cité qui se développe rapidement en présence du problème universel de la congestion du trafic, la compagnie réalise le maximum d'efforts par l'acquisition de tramways et d'autobus du type le plus

moderne, par la coordination des services de tramways et d'autobus ainsi que par le développement de son efficacité tant au point de vue mécanique qu'à celui de l'exploitation, qui a permis de réduire les frais d'opération. La standardisation du matériel, la mise en pratique de nouvelles idées et de nouvelles méthodes, une bonne classe de personnel et un entraînement minutieux des employés pour accommoder le public ont donné de bons résultats. Il y a coopération complète entre les employés et un effort incessant de la part de la direction et du personnel pour diminuer les causes d'accidents et augmenter la sécurité des rues.

Des extensions et des améliorations sont apportées continuellement au système de distribution de courant. Pour répondre aux besoins nouveaux de force motrice exigés par l'augmentation du matériel roulant il est pourvu à l'érection et à l'installation de sous-stations du type le plus moderne, conçues et construites pour s'harmoniser avec l'architecture des districts résidentiels dans lesquels quelques-unes d'entre elles sont situées.

La sécurité et la régularité du transport assuré par les tramways et les autobus aident grandement à tenir occupées les caisses enregistreuses et à faire tourner la roue du commerce, car ce service est réellement le lien qui relie les districts résidentiels au district commercial.

Le transport change sans cesse et s'améliore continuellement.

Lorsque vous jetez votre billet dans la boîte, vous louez un espace dans l'élément de transport le plus économique qui soit connu dans tout le trafic moderne.

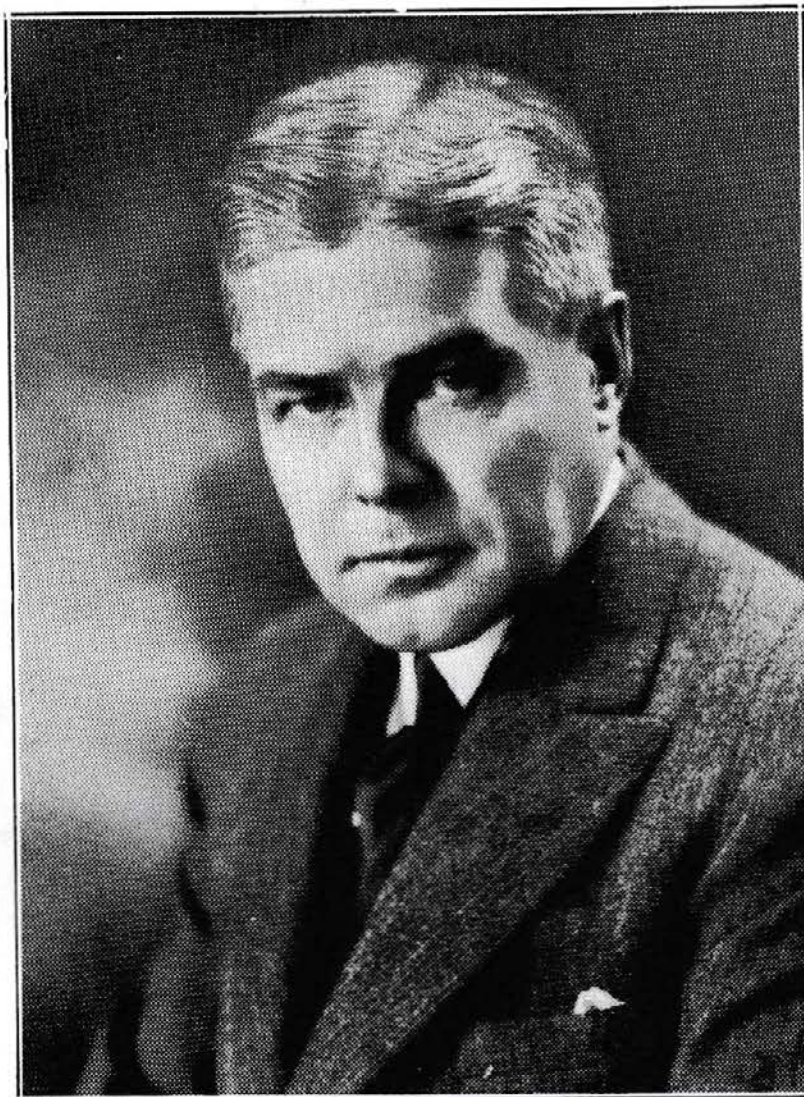
A mesure que se développent les problèmes de la circulation, l'expérience de la Compagnie des tramways de Montréal dans la manière de servir de grandes foules devient de plus en plus un actif pour la Cité. Son service de transport aide directement à la prospérité. Directement il développe des affaires pour d'autres industries.

Aucune autre chose n'a plus contribué au progrès des villes que la question des transports publics.

LA COMPAGNIE DES TRAMWAYS  
DE MONTREAL



## LE CANADIEN PACIFIQUE



E. W. BEATTY, C.R.  
Président du C.P.R.

Lorsque le montant des taxes payées par une corporation pendant 48 ans au Gouvernement du Canada atteint plus de quatre fois le chiffre de son capital original, c'est là une preuve indéniable de la place qu'elle occupe dans la vie de la nation. Et lorsque le capital initial était de \$25,000,000 — la chose offre encore un plus grand intérêt. Tel est le cas de la Compagnie du Chemin de fer Canadien Pacifique qui a payé au Gouvernement \$105,813,924, de taxes depuis son incorporation en date du 16 février 1881 jusqu'au 31 décembre 1929.

On comprendra aisément que cette organisation est non seulement un facteur important de l'activité du pays en tant que réseau de transport, d'hôtels, de télégraphe et de messageries, non seulement une immense liste de paye

pour le peuple du Canada et le moyen d'encourager une foule d'industries connexes, mais encore une source extraordinaire de revenus pour la nation.

Même dans un grand pays qui ne cesse de se développer, une somme comme celle précitée ne peut passer inaperçue. C'est une énorme contribution au trésor public de la part d'une institution qui est en elle-même autant par le nom que par ses actes, essentiellement canadienne.

#### *Taxe sur le revenu*

On peut se faire une bonne idée de la contribution de la compagnie en examinant sa taxe sur le revenu. Lorsque la loi entra en vigueur en 1916, le Canadien Paci-

figue y fut soumis comme toutes les autres organisations dans toute l'étendue du pays et depuis le 1er juillet 1916 jusqu'au 31 décembre 1929 il a payé rien que de ce fait une somme de \$25,471,197. au Trésor du Dominion.

Les chiffres en eux-mêmes peuvent manquer d'intérêt; ils se contentent d'exprimer une valeur ou une quantité. Mais lorsqu'ils sont considérés en relation avec les activités d'une entreprise et en fonction de l'étendue de son champ d'action, ils deviennent certainement éloquentes. Nous avons ici une institution dont la naissance a eu lieu pour répondre à la promesse faite par le Gouvernement Canadien à l'époque de la Confédération. Elle dessert le pays d'un océan à l'autre, rendant plus étroites les relations entre les citoyens des diverses provinces, apportant leurs produits sur les marchés, amenant les visiteurs dans leurs villes et leurs campagnes. Et cependant il paye sa part envers la nation, sur un pied de plus de \$100,000,000 — que le Gouvernement peut consacrer aux affaires de tout le Dominion.

Un des chiffres peut-être les plus intéressants au sujet du tribut payé au Gouvernement du Canada par le Chemin de Fer de la Confédération Canadienne se fait remarquer si l'on considère seulement la taxe payée uniquement pour l'exploitation des voies.

Pour chaque mille de son brillant ruban d'acier, le chemin de fer Canadien Pacifique a payé en 1929 une somme de \$334.44 de taxe, soit un total de \$5,089,082.

La compagnie a été incorporée il y a 50 ans pour entreprendre l'achèvement dans un délai de dix ans du chemin de fer d'un océan à l'autre, suivant la promesse faite par le Gouvernement à l'époque de la Confédération.

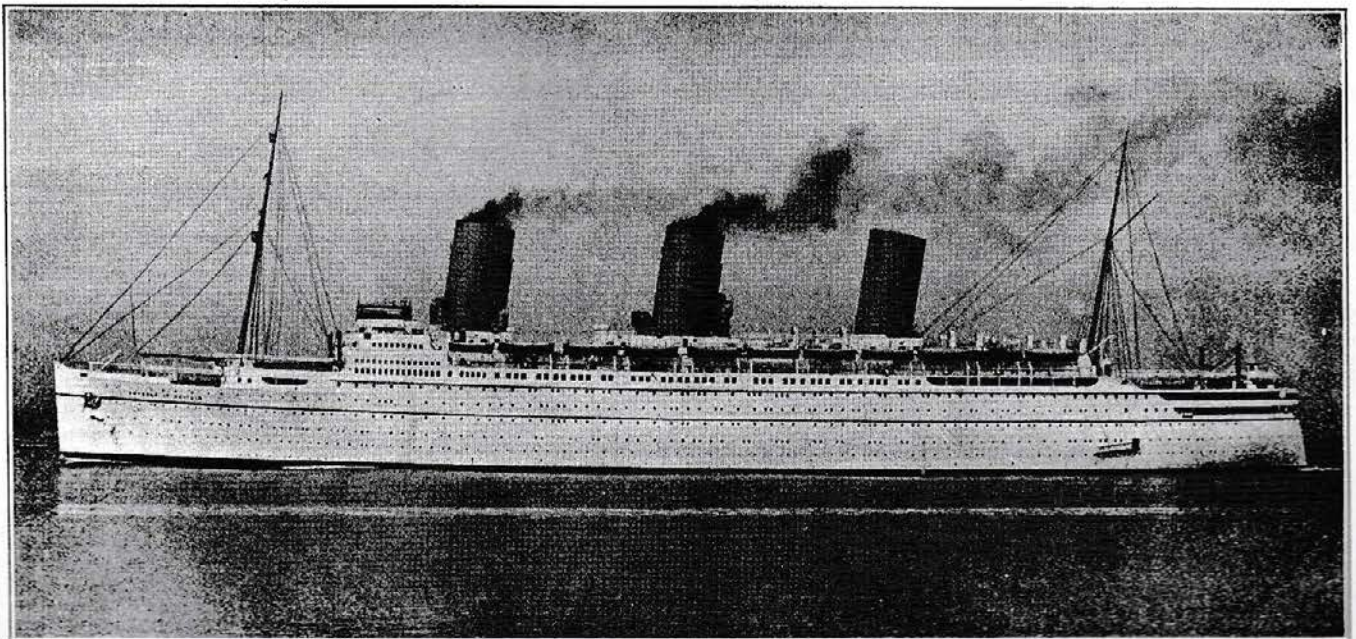
La première pelletée de terre fut retournée le 2 mai 1881 et le dernier crampon posé le 7 novembre 1885; le premier train quittant Montréal pour la Côte du Pacifique partit le soir du 28 juin 1886 pour arriver à Port Moody cinq jours et demi plus tard.

#### *Courageuse Epopée*

La façon dont les travaux furent achevés en moins de la moitié du temps prévu est une épopée remplie de courage, de ressources et de foi en Canada, qui conservera toujours une place d'honneur dans l'histoire du Dominion. Sans le C.P.R., la Confédération aurait été impossible à réaliser, car l'une des conditions primordiales de la Colombie Anglaise en acceptant de faire partie de l'union, exigeait qu'un chemin de fer fût construit pour en faire un membre réel de la grande famille tant au point de vue physique qu'au point de vue politique.

Le projet, lorsque le Syndicat du Canadien Pacifique s'y intéressa, avait déjà été tenté sans succès par le Gouvernement du Canada. La tâche était loin d'être facile, car les régions sauvages de l'ouest de l'Ontario, jusqu'au nord du Lac Supérieur et les hautes Montagnes Rocheuses présentaient des barrières naturelles qu'on ne pouvait facilement ignorer.

Mais ce n'était pas tout. Les adversaires du projet n'épargnèrent nul effort pour le discréditer et trouvèrent facilement des adeptes. Les Territoires du Nord-Ouest avec leur immense étendue de régions inhabitées et les obstacles de l'Ontario et des Montagnes Rocheuses déjà cités, furent utilisés jusqu'à l'extrême comme objections. L'entreprise était considérée comme un rêve insensé et le



L'EMPRESS OF BRITAIN  
La dernière addition à la flotte du C.P.R.

journal "Truth" déclara à ses lecteurs que ce chemin de fer ne paierait pas la graisse de ses roues.

Mais l'opposition présentée par les forces naturelles ou par ces adversaires pessimistes fut loin de rebuter l'intrépide petit groupe qui avait à coeur d'arriver à ses fins en construisant le chemin de fer qui devait desservir tout le Canada.

Tant que durera le Dominion, George Stephen (plus tard Lord Mount Stephen), William Van Horne (devenu chevalier) et Thomas Shaughnessy (subséquemment fait chevalier et baron) auront leur place dans la galerie des héros, car c'est à eux et à Donald Smith (plus tard Lord Strathcona), R. B. Angus et J. J. Hill, que le Canada doit la grande compagnie du Chemin de fer Canadien Pacifique d'aujourd'hui.

#### *Bataille acharnée*

La construction de la voie, comme on peut bien se l'imaginer, fut une bataille longue et acharnée. Il fallait trouver de l'argent et le dépenser à bon escient. Les hommes précités le trouvèrent, souvent au prix des plus grandes difficultés et quelquefois même en réunissant leurs propres ressources pour les jeter dans l'aventure. La preuve de leur bonne administration se trouve dans la façon dont les travaux ont pu être menés à bonne fin cinq ans avant la date fixée. Que ce soit Stephen et ses partisans dans l'ouest, où se trouvait la partie la plus difficile des travaux à réaliser, ou avec Shaughnessy au bureau d'achat à Montréal, chaque membre de l'association donna son argent, son temps et le meilleur de lui-même pour la réalisation du projet dans lequel ils avaient tous une si grande confiance.

Inutile de donner à la construction proprement dite de la voie plus qu'une simple mention en passant. Elle appartient à l'histoire de la nation. Qu'il suffise de dire que la grande solitude de l'Ontario aux Grands Lacs fut vaincue pour permettre la construction de la ligne le long de la côte du Lac Supérieur, à un coût atteignant jusqu'à \$500,000.00 par mille sur certaines pentes des Montagnes Rocheuses, l'acier se déroula à travers les provinces des Prairies, les colons des Selkirk se trouvèrent une fois de plus réunis au reste du monde et des villes naquirent, comme des phénix, des cendres à peine froides des feux de campement des entrepreneurs.

L'un après l'autre, les obstacles furent surmontés, la finance fut arrangée, les hommes et les machines furent employés à des tâches qui paraissaient surhumaines et cependant rien ne clocha dans la grande entreprise. Une détermination obstinée, basée sur une confiance illimitée, eut raison de tout et la pose du dernier crampon à Craigellachie, couronna l'une des plus grandes entreprises de chemin de fer qui aient jamais été faites.

#### *Progrès avec le Pays*

Il se peut que l'esprit de dévouement au devoir, de foi en un idéal, de détermination à ne point faillir à la tâche, qui animait les constructeurs de la ligne dès le début, soit passé dans son exploitation, lorsque le premier train commença à rouler. Assurément le même esprit se retrouve aujourd'hui dans les moindres détails de l'organisation de la compagnie.

Dans les années qui se sont écoulées depuis sa fondation, le Canadien Pacifique a grandi avec le Canada et le Canada a prospéré avec le Canadien Pacifique. Le chemin de fer est et a toujours été tout aussi nécessaire au pays que l'épine dorsale l'est à l'homme, et le développement de ses nombreux embranchements ainsi que le réseau de ses lignes télégraphiques ont largement contribué à son affermissement.

Trois membres du groupe original des pionniers furent successivement présidents du chemin de fer: Lord Mount Stephen; Sir William Van Horne et Lord Shaughnessy, au cours des années pendant lesquelles le développement joua un rôle aussi important dans la vie de la nation que l'avait fait la construction de la ligne. Les grandes terres à blé de l'Ouest, les riches territoires miniers de la Colombie Anglaise, de l'Ontario et plus récemment des Provinces des Prairies furent tous mis en communication plus directe et plus effective avec les centres industriels et les ports d'exportation. A la suite du développement de cet échange de produits, il n'était que naturel que les habitants des diverses provinces commencent à se mieux connaître les uns les autres et à se rendre compte de leurs besoins respectifs. Ce procédé de connaissance mutuelle s'est développé dans une notable mesure et continue à se développer en grande partie grâce aux activités du réseau.

#### *Condition actuelle*

Aujourd'hui, sous la présidence de E. W. Beatty, C.R., le Canadien Pacifique est la plus grande compagnie de transport de l'univers; ses propriétés ont une valeur de deux milliards de dollars et il exploite au-delà de 21,000 milles de lignes; dont plus de 16,000 milles se trouvent en Canada.

A l'origine uniquement un chemin de fer, la corporation a étendu largement ses activités. C'est la plus grande compagnie canadienne d'hôtels, avec une chaîne d'hôtelleries modernes disséminées depuis les Provinces Maritimes jusqu'en Colombie Anglaise. C'est la compagnie minière la deuxième en importance de tout le Dominion. C'est une compagnie de navigation fluviale, côtière et sur les lacs; c'est une compagnie de télégraphe; une compagnie construisant villes et maisons; une compagnie d'irrigation et elle possède et exploite des fermes expérimentales.

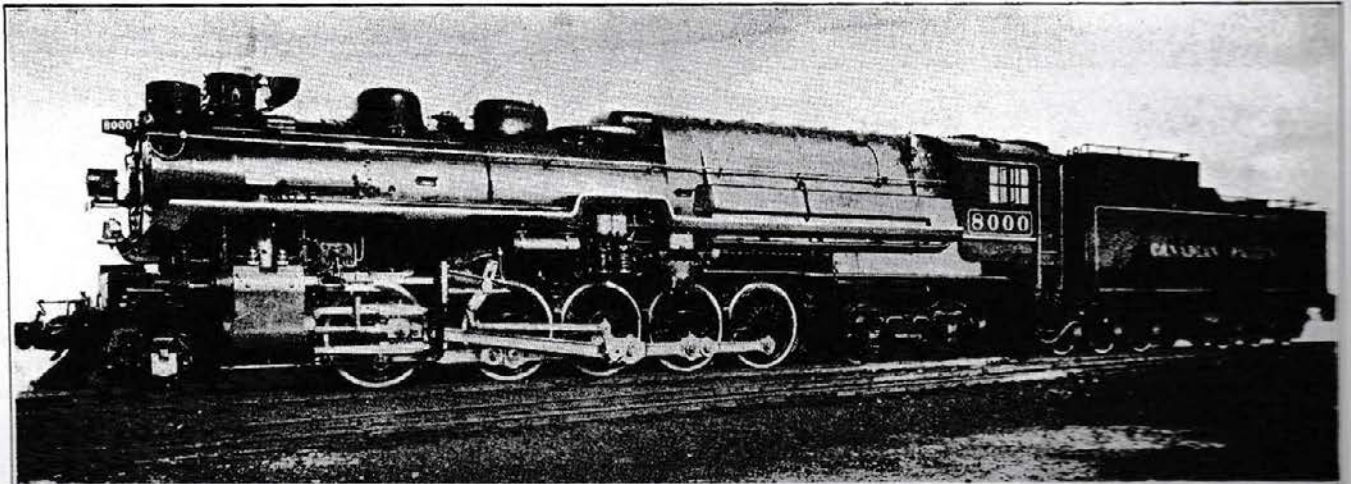
## LA LOCOMOTIVE «8000»

La plus grosse locomotive du monde et la plus puissante dans son genre, tout en étant la première de ce modèle sur le continent américain, vient d'être terminée et mise en service. Cette locomotive géante du modèle «8000» à trois cylindres et chauffée à l'huile, qui représente un nouveau progrès dans le développement d'un appareil de propulsion à vapeur d'une plus grande efficacité et d'une capacité beaucoup plus considérable, a été exposée récemment à la gare du Chemin de fer Canadien Pacifique, sur la rue Windsor, à Montréal. Elle a été construite par la compagnie dans ses usines Angus de Montréal et elle est destinée au service du transport des voyageurs et des marchandises dans les Rocheuses. Ce nouveau modèle a créé un intérêt intense dans le monde de la mécanique et des chemins de fer tant en raison de sa chaudière d'un type absolument différent des chaudières de locomotives actuellement en usage que par l'utilisation de vapeur à haute pression permettant une économie de combustible sans augmenter les frais d'entretien de la chaudière.

Quelques statistiques au sujet de cette locomotive monstre pourront donner une certaine idée de ses dimensions. Le poids de la machine est de 485,000 livres et celui du tender de 300,000 livres, formant un total de 785,000 livres soit 392½ tonnes. La longueur complète, tender compris, est de 99 pieds et 3 ⅜ pouces. C'est donc une augmentation de poids de 44,800 livres et un accroissement de longueur de 1 pied deux pouces sur la locomotive de la série 5900, qui était la plus grande avant la construction de la «8000». Les roues motrices

d'une tonne ont 63 pouces de diamètre, les deux cylindres à basse pression, situés en dehors du châssis et utilisant la vapeur surchauffée à 250 livres de pression par pouce carré, ont 24 pouces de diamètre et 30 pouces de course tandis que le cylindre à haute pression placé entre le châssis et utilisant la vapeur surchauffée à 850 livres de pression par pouce carré, a 15½ pouces de diamètre et 28 pouces de course, transmettant son pouvoir par un piston et une bielle à l'axe coudé situé sur la seconde paire de roues motrices. La force de traction de la locomotive est de 90,000 livres, soit une augmentation d'environ 17,000 livres sur la série 5900. Ceci veut dire que, sur un terrain plat, la locomotive «8000» est capable de remorquer un train de marchandises de 150 wagons de fret de 40 tonnes et qu'une capacité de 12,000 gallons d'eau et de 4,350 gallons d'huile de chauffage lui permettent de faire de longs trajets sans réapprovisionnement. La longueur totale de tous les tuyaux d'acier sans soudure employés dans la construction des chaudières seulement atteint un total de 17,695 pieds, soit un peu plus de 3½ milles.

La «8000» est désignée sous le nom de locomotive à pression multiple parce que la vapeur y est produite dans trois parties séparées et à trois pressions différentes. Le foyer et la chambre de combustion sont formés de tuyaux dans lesquels la vapeur à 1,300 ou 1,350 livres de pression par pouce carré est produite avec de l'eau distillée. Dans ce système, l'eau chauffée par les gaz du foyer est convertie en vapeur qui passe au travers des serpentins placés à l'intérieur du réservoir à haute pression.



La chaleur provenant de cette vapeur traverse les parois de ces serpentins tubulaires pour être absorbée par l'eau dans le réservoir à haute pression. La condensation revient dans le bas du foyer et est remise en circulation dans les tuyaux sans déperdition. L'eau dans le réservoir à haute pression est chauffée comme il est décrit ci-dessus et convertie en vapeur à 850 livres de pression. Du réservoir à haute pression cette vapeur passe dans un surchauffeur type "E", un registre "MV" et le cylindre à haute pression. La chaudière à basse pression qui ressemble à la partie centrale de la chaudière des locomotives ordinaires, produit la vapeur à une pression de 250 livres par pouce carré. Cette vapeur se répand par un second surchauffeur du type "E", un registre "MV" et dans les tuyaux de vapeur qui rejoignent les tuyaux d'échappement de vapeur du cylindre à haute pression. La vapeur qui s'échappe du cylindre à haute pression rejoint la vapeur provenant de la chaudière à basse pression et se dirige vers deux cylindres à basse pression placés en position normale.

Le foyer est prévu pour une pression de 1,700 livres par pouce carré avec une moyenne de pression utilisée de 1,350 livres. Cette unité est en réalité un circuit fermé contenant environ 300 gallons d'eau distillée. L'emploi de l'eau distillée est fait dans le but d'éviter l'accumula-

tion des dépôts d'impuretés si communs dans les chaudières tubulaires. Le circuit fermé ou unité de foyer pénètre dans la chaudière à haute pression sous la forme de 16 serpentins, nommés serpentins de transfert de chaleur.

Il y a trois locomotives de ce type en Europe qui réalisent d'excellentes économies de combustible, variant de 25 à 35 pour cent, sur la consommation des locomotives du type courant. La plus grande de ces locomotives européennes ne pèsent que 42 pour cent du poids de la "8000" et n'atteint que 36 pour cent de sa puissance.

En coopération avec la compagnie "American Locomotive" et la compagnie "Super-Heater", de New York, c'est M. H. B. Bowen, Chef de la Force Motrice et du Matériel Roulant du chemin de fer Canadien Pacifique, qui a dressé les plans de la "8000", après avoir fait un voyage spécial en Europe en 1929 dans le but d'y étudier les différents types de locomotives et les développements qui y avaient été apportés. La construction de cette locomotive géante a été effectuée sous la surveillance directe de M. J. Burns, gérant des ateliers des Usines Angus et de M. T. Donald, un des membres du personnel dirigé par M. Bowen.

## Appareils et Accessoires Electriques pour le Commerce et l'Industrie

Téléphones à main et automatiques.  
Installations de télégraphes, Alarmes contre l'Incendie et Signaux de Police  
Fils et Cables pour tout usage.  
Appareils émetteurs et receveurs de Radio  
Equipement pour théâtres — Installation pour la production du Son (Disques Films et non-synchronisé)  
Appareils, médicaux et scientifiques  
Equipement pour les Sourds-Muets  
Systèmes d'amplification du son pour discours publics.  
Matériel pour construction de lignes à haute et basse tension.

Eclairage pour résidences, bureaux et besoins industriels.  
Appareils de force motrice — Moteurs Transformateurs, Appareils de contrôle.  
Instruments et Compteurs  
Rose de fils et raccords  
Appareils électriques pour usages domestiques  
Fournitures pour entrepreneurs électriciens.  
Eclairage des rues, Projecteurs, Eclairage des aéroports, Lampes.

### Northern Electric

COMPANY LIMITED

A National Electrical Service



# Montreal Light, Heat & Power Consolidated

## TARIF DE L'ECLAIRAGE

cts	par Kw-hre pour les premiers	2,000 Kw-hres par mois
3	par Kw-hre pour les premiers	2,000 Kw-hres par mois
2 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	“ “ “ “ suivants	3,000 “ “ “
2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	“ “ “ “ “	5,000 “ “ “
2 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	“ “ “ “ “	10,000 “ “ “
2 *	“ “ “ “ “	10,000 “ “ “
1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> *	“ “ “ “ “	10,000 “ “ “
1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> *	“ “ “ l'excédent de	40,000 “ “ “

\*Sujet à un minimum de consommation de 50,000 Kw-hres par mois

	CONSOmmATEURS		MOYENNE DU REVENU ANNUEL		
	Nombre	Pourcentage	Par client \$	Par C.V. \$	Par Kw-hre cts
<b>ECLAIRAGE ELECTRIQUE :</b>					
Usage domestique et Petit Commerce .....	227,128	96.6	19.36(a)		
Grand Commerce .....	8,053	3.4	264.51(a)		
Toronto (1929) .....	235,181	100.	27.76(a)		
	170,778	100.	35.13		
<b>ENERGIE ELECTRIQUE : (b)</b>					
Taux fixe .....	1,407	24.5	29.49(a)		
Au compteur .....	4,337	75.5			1.16(a)
	5,744	100.			
	5,116	100.			(Non publié)
<b>LUMIERE ET FORCE MOTRICE</b>					
<i>(combinées) :</i>					
Réseau de Montréal (1930) .....					1.26(c)
Réseau de Toronto (1929) .....					1.49(d)

### SERVICES PUBLICS :

	COUT PAR KW-HRE		COUT ANNUEL PER CAPITA
	Tramways	Pompage de l'eau	Eclairage des rues
	cts	cts	cts
Montréal (1930) .....	.98(e)	.51	46.5
Toronto (1929) .....	1.40(e)	.66	86.0(f)

- (a) Toutes charges comprises
- (b) A l'exclusion du Pouvoir exporté, de l'Eclairage des rues et du courant utilisé pour les propres besoins de la compagnie — tous à taux spéciaux.
- (c) A l'exclusion des Taxes (proportion pour l'électricité) et du Pouvoir exporté.
- (d) A l'exclusion des Taxes.
- (e) Coût calculé pour courant direct.
- (f) Année 1929.

CERTIFIE EXACT :

(Signé) J.-A.-A. BEAUDIN,  
Contrôleur des Services

MONTREAL, 3 janvier 1931.

# Montreal Light, Heat & Power Cons.

Au nombre des facteurs essentiels ayant contribué à la croissance phénoménale de la Cité de Montréal, il faut certainement compter les services du gaz et de l'électricité de la Montreal Light Heat & Power Cons. Cette compagnie, qui est le plus important service public entre les mains d'intérêts privés au Canada, insuffle la vie dans les artères de la cité sous forme de gaz et d'électricité et répond sans faillir aux nombreux besoins de la vie domestique, civile, commerciale et industrielle de la Métropole du Canada. Sa production a toujours dépassé les besoins de la consommation, avec des réserves suffisantes, ouvrant ainsi la voie au progrès et au développement.

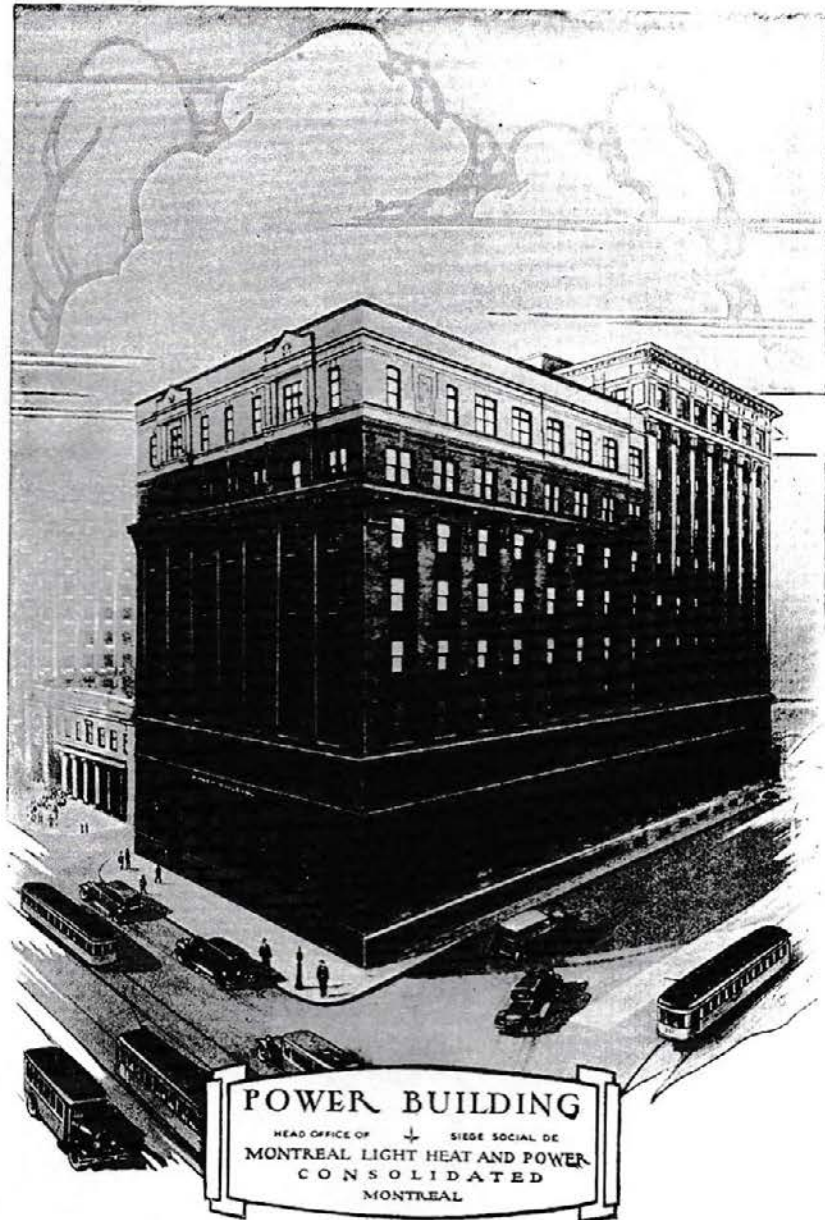
Le territoire desservi comprend le plus grand Montréal et le district environnant renfermant 43 municipalités et desservant une population de plus d'un million et quart, soit un dixième de la population totale du Dominion.

Les usines génératrices hydro-électriques possédées par la compagnie sont situées aux rapides de Lachine, aux rapides des Cèdres et à Soulanges sur le St-Laurent, à Chambly sur la rivière Richelieu, une usine auxiliaire à vapeur à Ville LaSalle, près de Montréal et enfin conjointement avec la Power Corporation of Canada Ltd, sous le nom de la Montreal Island Power Co., une usine génératrice hydro-électrique sur la Rivière des Prairies à St-Vincent de Paul, à six milles de Montréal, dont toute la production est sous son contrôle. La capacité totale actuelle de ces usines réunies atteint 325,425 c.v.

La compagnie contrôle également toute la force motrice transmise à Montréal par la "Shawinigan Water & Power Co." avec laquelle elle forme la "United Securities Ltd" qui contrôle la Cie des Tramways de Montréal, la Canadian Light & Power Co et d'autres compagnies subsidiaires.

La Cie des Tramways de Montréal possède et exploite le réseau de tramways et d'autobus de la Cité de Montréal et des municipalités suburbaines de l'Ile de Montréal. L'exploitation de son réseau comporte une forte consommation d'énergie électrique. La Montreal Light Heat & Power lui fournit environ 60,000 H.P. annuellement.

La Canadian Light & Power Company a une usine génératrice hydro-électrique à St-Timothée, sur le St-Laurent, avec une capacité actuelle de 31,300 H.P.



En outre de l'énergie électrique produite dans ses propres usines, la Montreal Light Heat & Power Cons., achète 145,000 H.P. de la Shawinigan Water & Power Co.; 30,000 H.P. de la Montreal Island Power Co., (quantité qui sera augmentée progressivement jusqu'à l'absorption de la production complète), et elle a signé un contrat pour 150,000 H.P. de plus qui commenceront à lui être fournis en 1932, lors de l'achèvement des travaux de développement hydro-électrique entrepris par cette compagnie et actuellement en cours à Melocheville sur le St-Laurent.

# TARIFS DE L'ELECTRICITE ET DU GAZ

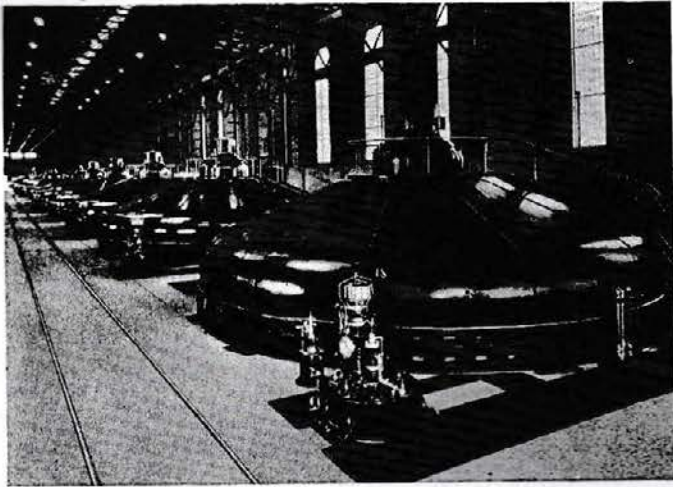
en vigueur dans le  
DISTRICT METROPOLITAIN DE MONTREAL  
(Régime : Service de cinq ans)

TARIFS APPLICABLES A CHAQUE CONSOMMATEUR ET A CHAQUE LOCAL MENSUELLEMENT				Tarif (a)	Escompte (b)
TARIF DE CONSOMMATION : (le kw-hre)				Cents	Cents
Eclairage (c)	Bloc 1	Sur les premiers	2,000 kw-hres	4	1
	" 2	" "	3,000 " suivants	2 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	—
	" 3	" "	5,000 " "	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—
	" 4	" l'excédent de	10,000 "	2 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	—
Eclairage (d)	Bloc 4	Sur les	10,000 Kw-hres suivants	2 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	—
	" 5	" "	10,000 " "	2	—
	" 6	" "	10,000 " "	1 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	—
	" 7	" l'excédent de	40,000 "	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—
Cuisson et chauffage domestique (e)	Sur les premiers 50 kw-hres par kw-capacité raccordé			3	1/2
	Sur l'excédent			1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—
Eclairage et cuisson réunis	Sur les premiers 100 kw-hres			3	—
	Sur les 50 kw-hres suivants par kw-capacité raccordé			3	3/4
	Sur l'excédent			1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—
TARIF de CONSOMMATION : (les 100 p.c.)	Sur les premiers		100,000 p.c.	12	1 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
	" "		150,000 " suivants	10	—
	" "		250,000 " "	9 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—
	" "		250,000 " "	8	—
	" "		250,000 " "	6 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	—
	" l'excédent de		1,000,000 " "	5	—
		" le chauffage central (f)	8	1/2	
MENSUALITE DE SERVICE: (capacité jusqu'à 100 amp. et 1,000 p.c.)					
par service simple				15	—
par service double				25	—
FACTURE MINIMUM NETTE : (par mois)					
Electricité d'éclairage et gaz (par service)				50	—
Electricité pour cuisson et chauffage (par kw-capacité raccordé)				50	—
MENSUALITE DE SERVICE : (grandes capacités)					
Electricité (capacités excédant 100 amp.)				50	—
Gaz (par capacité de 1,000 p.c.)				50	—
ETABLISSEMENT ET ENLEVEMENT DE SERVICE :					
Aux frais du consommateur si le service est utilisé pour une période de moins d'un an.					

## NOTES EXPLICATIVES

- (a) Tarif de base pour service temporaire, annuel et de cinq ans.
- (b) Pour paiement des factures dans les quinze (15) jours.
- Régime d'un an { Electricité—1/2 ct. de moins d'escompte le kw-hre.  
Gaz—Même escompte que pour régime de cinq ans.
- Régime temporaire—Pas d'escompte.
- (c) Comprenant appareils portatifs et moteurs d'une capacité n'excédant pas 3/4 c.v.
- (d) Consommation mensuelle minimum de 50,000 kw-hres—revente ou utilisation par des tiers exceptées.
- (e) Chauffage domestique limité à une capacité minimum de 1 kw et maximum de 4 kw à chaque local.
- (f) Comprenant les réchauds-distributeurs automatiques, là où un service de chauffage central est en usage.





Les ressources de la compagnie en énergie électrique sont les suivantes :

Rapides de Lachine .....	15,800 C.V.
Rapides des Cèdres .....	206,400
Soulanges .....	16,650
Chambly .....	22,575
Lasalle (usine à vapeur) .....	22,000
Rivière des Prairies .....	42,000
(capacité actuelle variant de 42,000 à 52,800 pour être portée à une capacité finale de 70,000 à 88,000 H.P.)	
St-Timothée (achat) .....	15,000
Shawinigan (achat) .....	145,000
Beauharnois (achat) .....	150,000
(livraison devant commencer en 1932)	

Ces ressources atteignent un total de 635,000 C.V. Comme les besoins actuels ne sont que d'environ 350,000 C.V., ceci prouve que la politique suivie par la Compagnie, prévoit une demande toujours croissante.

La Montreal Light, Heat & Power Cons., possède également ses propres usines pour la production du gaz et de concert avec la Koppers Co., elle contrôle une usine pour la production du coke à Ville Lasalle. Ces usines sont exploitées par la Montreal Coke & Mfg. Co., et leur capacité totale annuelle atteint 18,000,000,000 pieds cubes de gaz, 450,000 tonnes de coke pour usage domestique et industriel, 200,000,000 lbs de sulfate d'ammoniaque, 3,500,000 gallons de goudron, 730,000 lbs de soufre et 1,890,000 gallons de benzol.

Les services du gaz et de l'électricité sont maintenus tous deux sur un haut pied d'efficacité et à des taux qui supportent une comparaison favorable avec ceux de n'importe quelle autre ville du continent. Le taux de gaz est de 10½ cts net par 100 pieds cubes, taux qui s'abaisse jusqu'à 5 cts par 100 pieds cubes pour consommation en grande quantité. Le taux de l'électricité pour éclairage est de 3 cts net par kilowatt-heure, s'abaissant jusqu'à 1½ cts pour consommation en quantité. Les taux pour l'éclairage électrique ont été réduits d'une façon

constante à raison d'au moins une fois tous les 18 mois au cours des 22 dernières années.

Le tarif pour la force motrice est également bas, l'échelle variant comme suit :

*Haut voltage :*

- 1,425 cts par kilowatt-heure pour les 50 premiers kilowatt-heures par cheval-vapeur.
- 0.7125 cts par kilowatt-heure pour les 50 kilowatt-heures subséquents par cheval-vapeur.
- 0.475 cts pour le surplus de consommation
- Plus une charge fixe de \$0.95 par cheval-vapeur demandé.

Des taux spéciaux pour des industries exigeant une forte consommation à haute tension sont accordés suivant les besoins.

*Voltage à basse pression :*

- 1.9 cts par kilowatt-heure pour les 50 premiers kilowatt-heures par cheval-vapeur.
- 0.95 cts par kilowatt-heure pour les 50 kilowatt-heures subséquents par cheval-vapeur.
- 0.7125 cts pour le surplus de consommation
- Plus une charge fixe de \$1.00 par cheval-vapeur raccordé.

La compagnie entretient d'excellentes relations avec ses clients et a affermi sa position et sa popularité à Montréal en adoptant une vaste politique de clients-actionnaires. La confiance accordée à la compagnie est prouvée par le fait que plus de 60,000 clients ont acquis un intérêt financier dans l'entreprise en achetant des actions de la Compagnie.

Le bureau de Direction est composé comme suit :

Président, Sir Herbert S. Holt, Vice-président et Directeur-gérant, John S. Norris, Directeurs, J. E. Aldred, Sir H. Montagu Allan, C.V.O., George Caverhill, T.B. Macaulay, J. W. McConnell, G. H. Montgomery, C.R., Hon. Narcisse Pérodeau, Julian C. Smith, Hon. J. M. Wilson et Sévère Godin.



Vue aérienne de la Station d'Énergie Électrique (205,400 C.V.) des Rapides des Cèdres, de l'usine de transformation et de la Station d'Énergie Électrique (16,650 C.V.) de Soulanges.

# Tarifs de l'Electricité pour la force motrice<sup>(a)</sup>

en vigueur dans le  
DISTRICT METROPOLITAIN DE MONTREAL  
(Régime : Service de cinq ans)

TARIFS APPLICABLES A CHAQUE CONSOMMATEUR ET A CHAQUE LOCAL MENSUELLEMENT	Tarif	Es-compte (b)
<b>MENSUALITE DE SERVICE : (par C.V.)</b>	\$	
Service à voltage secondaire (c) — Les premiers 15 C.V. raccordés	1.25	—
L'excédent	1.00	—
Service à voltage primaire (d) — Le .V. de la charge limite	1.00	5%
<b>TARIF DE CONSOMMATION : (par kw-heure)</b>	Cents	
Service à voltage secondaire — (Capacités nominales jusqu'à 100 C.V.)		
Les premiers 50 kw-hres par C.V. raccordé	2	5%
L'excédent	1	5%
Service de 24 heures { Les premiers 50 kw-hres par C.V. raccordé	2	5%
{ Les 50 kw-hres suivants par C.V. raccordé	1	5%
L'excédent	.75	5%
Service à voltage primaire — (Charges excédant 100 C.V.)		
Les premiers 50 kw-hres par C.V. de la charge limite	1.5	5%
Les 50 kw-hres suivants par C.V. de la charge limite	.75	5%
L'excédent	.5	5%
<b>MENSUALITE POUR LES FRAIS DIVERS DES COMPTEURS :</b>	\$	
Service à voltage secondaire — Par compteur	.25	—
Service à voltage primaire — Par indicateur des kw-hres	1.00	—
Par indicateur de la charge limite	2.00	—
Par indicateur graphique	5.00	—
<b>TARIF FIXE GLOBAL :</b>	\$	
Service à voltage secondaire — (Usages restrictifs)		
Usage temporaire — Le C.V. par jour	.25	—
Usage permanent(e) — Le C.V. par mois		
Service de 10 heures par jour	3.33	—
Service de 24 heures par jour	3.75	—
Etablissement et enlèvement du service à chaque local : aux frais du consommateur		

## NOTES EXPLICATIVES

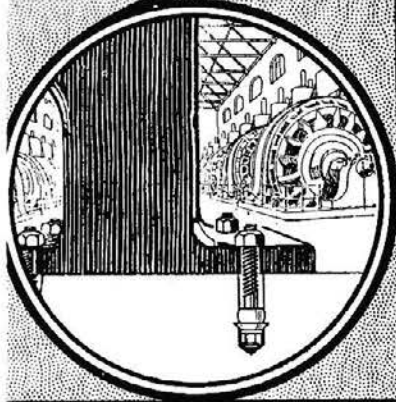
- (a) Eclairage exclus.
- (b) Pour acquit des factures dans les quinze (15) jours. — Service d'un an : aucun escompte.
- (c) Courant alternatif à environ 60 cycles :
- Monophasé — à environ 115 ou 230 volts (capacité nominale jusqu'à 5 C.V. seulement),  
Triphasé — à environ 230 ou 575 volts, capacité minima de 5 C.V. sauf lorsque sis à pas plus de 200 pieds d'une ligne déjà établie à voltage similaire. — Le service à 230 volts n'est fourni que par réseau aérien.
- (d) Courant alternatif à environ 60 cycles :
- Triphasé — à environ 2,300, 4,000 et 12,000 volts.
- (e) Pour appareils portatifs employés à divers endroits.

## Something New and Better in Bolt Anchors

Le BOULON D'ANCRAGE RAWLPLUG étant fait D'UNE SEULE PIÈCE, il est impossible de le poser d'une façon incorrecte. De plus, son dessin spécial lui assure le maximum de solidité.

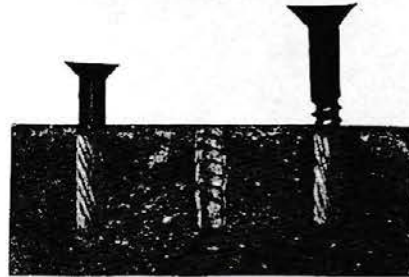
RAWLPLUG PRODUCTS (Canada) LIMITED  
EDIFICE UNIVERSITY TOWER — MONTREAL.

# RAWLPLUGS



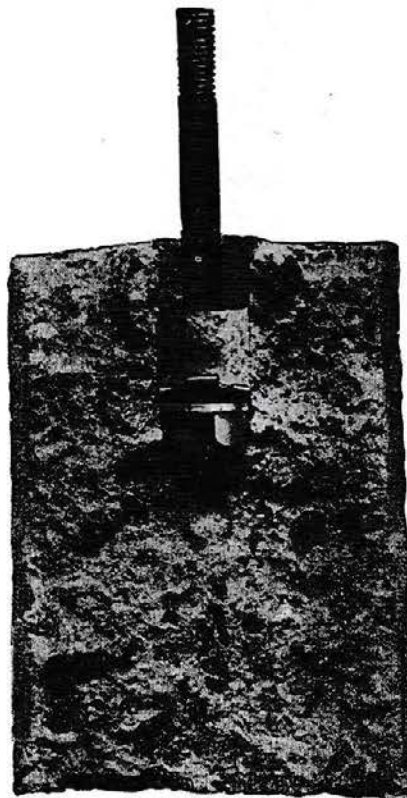
Lorsque les Vis d'Ancrage RAWLPLUGS, faites en fibre de jute spécialement traitée pour résister à l'humidité, furent introduites au Canada il y a une dizaine d'années pour être employées avec des vis à bois, il fut reconnu d'une façon générale qu'elles allaient révolutionner le marché des vis d'ancrage. L'homme pratique n'a pas été long à apprécier la puissance extraordinaire de cohésion dont ces petits boulons sont capables et aujourd'hui le nom de RAWLPLUG est connu dans toutes les branches de la construction, d'un bout à l'autre du Canada.

Tout comme l'ont fait les Rawlplugs il y a quelques années, les BOULONS d'ANCRAGE RAWLPLUGS révolutionnent aujourd'hui le marché. Leur dessin les rend infaillibles et assure une installation rapide et facile. Parmi leurs nombreuses caractéristiques, les plus importantes sont les suivantes:



Vue en coupe de Rawlplugs dans la brique

Remarquez comment le Rawlplug s'adapte exactement; l'expansion s'est faite dans toute sa longueur et la vis a tracé son propre fil.



Vue en coupe d'un Boulon d'Ancrage Rawlplug dans le béton (d'après une photographie originale). Remarquez la façon dont les segments de fer ont été forcés dans la masse du matériel.

1. — Les segments de fer et de plomb sont d'une seule pièce; par suite la possibilité d'installer d'une façon incorrecte le boulon d'ancrage n'existe pas et la perte de morceaux est totalement éliminée.

2. — L'ancrage peut être fait avec un morceau de tuyau ordinaire, ce qui rend inutile l'emploi d'un outil spécial.

3. — Les diamètres permettent l'emploi de boulons à tête carrée, ce qui réduit la dépense lorsque les boulons à tête hexagonale ne sont pas nécessaires.

2. — Les segments de fer s'ouvrent sous la pression exercée et produisent une véritable griffe d'ancrage, qui s'accroît lorsque l'effort s'effectue sur le boulon. Le supplément de prise ainsi obtenu empêche le desserrage par suite de vibration ou de toute autre cause.

# Installez votre Etablissement Industriel DANS LA VILLE DE MONTREAL-EST

"LE PRINCIPAL CENTRE INDUSTRIEL DU CANADA"

offrant à bas prix des avantages aux manufacturiers, à proximité du plus gros marché du Canada

## SITES POUR FABRIQUES

A Montréal-Est des terrains assez grands pour élever d'immenses fabriques se trouvent sur les voies d'évitement du chemin de fer et à quelques centaines de verges du bord de l'eau et des facilités d'expédition en eau profonde et même sur le bord du fleuve lui-même.

## FORCE MOTRICE

L'énergie hydro-électrique peut être obtenue en quantité illimitée à Montréal-Est.

Après une année d'études, la Canadian Copper Refiners, Limited, a choisi Montréal-Est pour des raisons énumérées ici et pour de nombreuses autres. Elle doit employer de 3,500 à 4,000 chevaux-vapeur dans sa raffinerie électrolytique de \$4,000,000.

## EXPEDITION

La Commission du Havre de Montréal, renommée dans le monde entier pour son efficacité, contrôle les facilités du port. Cela signifie que votre usine établie à Montréal-Est a l'univers à sa porte. De nombreuses voies d'évitement amènent vos wagons de marchandises à la porte de votre salle d'expédition. Il y a aussi de bonnes routes qui donnent encore un nouvel avantage aux manufacturiers qui préfèrent expédier leurs produits par camions automobiles.

## Quelques-unes des Industries actuellement établies à Montréal-Est

Canadian Copper Refineries, Limited  
Imperial Oil Refineries, Limited  
British American Oil Company, Limited  
McColl Frontenac Oil Company, Limited  
Sun Oil Company of Canada, Limited  
Canada Cement Company, Limited  
Canada Gypsum & Alabastine, Limited  
National Cement Company, Limited  
Canadian Steel Tire & Wheel Company, Limited  
Dominion Smelting & Refining Company  
American Tissue Mills, Ltd.  
Canada Wire & Cable Company, Limited  
Canadian Bitumens Company, Limited  
Duncan Sporting Goods.

## Le Conseil de Montréal-Est

J.-ALB. BERTHIAUME,  
*Maire*  
ERNEST CHARTRAND  
ELZEAR FOURNIER  
ADELARD RIVET  
J. OLIVIER TETRAULT  
Napoléon COURTEMANCHE  
*Greffier de la Ville*  
J. EMERY CODERRE  
*Gérant de la Ville et Ingénieur*  
J. NAP. LANGELIER  
*Chef de Police*  
ARTHUR MEUNIER  
*Surintendant des Chemins*  
RAOUL TIERNAN  
*Directeur de l'Hygiène*  
Dr D. R. BISSON  
*Avisseur Légal*  
ARTHUR VALLEE, C.R.



## MAIN D'OEUVRE

La main d'oeuvre experte ou non peut être obtenue en quantité illimitée dans le district métropolitain de Montréal, et se rend à l'usine par tramway, tandis que les ouvriers résidant dans la ville n'ont guère que quelques minutes de marche à faire.

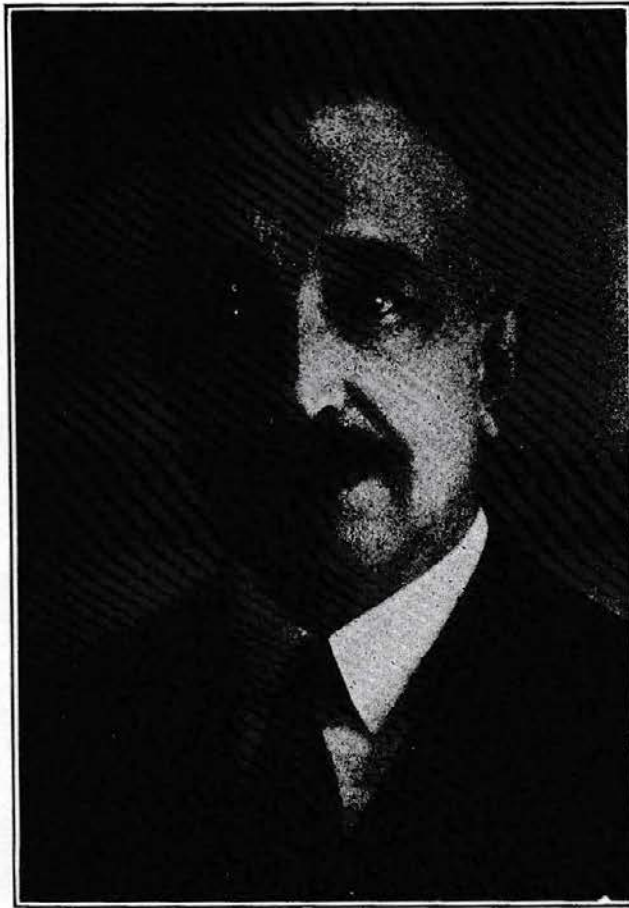
## MARCHES

Un manufacturier de Montréal-Est a pour marché le monde entier par suite des splendides facilités de transport par chemin de fer, par route, par eau et par air. Son marché local c'est le grand district métropolitain de Montréal, le centre financier et industriel du Canada, avec une population de plus d'un million d'habitants.

## CONDITIONS DE VIE

Les conditions de vie à Montréal-Est sont idéales aussi bien pour le patron que pour l'ouvrier. Il y a de superbes sites sur le fleuve St-Laurent où votre résidence peut offrir tous des avantages d'une maison de campagne, tout en étant à moins d'une demi-heure d'auto du coeur de Montréal. Dans la ville le terrain peut être obtenu à prix raisonnable et l'ouvrier économe peut posséder sa propre maison; des écoles catholiques et protestantes y existent pour l'instruction de ses enfants.

## Montréal-Est répond aux prévisions de son fondateur



JOSEPH VERSAILLES

C'est en 1910 que fut fondée la Ville de Montréal-Est, grâce à la prévoyance de Joseph Versailles. Cette ville n'a cessé de progresser depuis lors et les champs de foin d'il y a vingt ans ont fait place à une localité industrielle d'une bourdonnante activité. Monsieur Versailles est resté maire de Montréal-Est depuis l'incorporation. Seul son décès récent est venu brusquement mettre fin à cette carrière ininterrompue. C'est là le plus beau tribut qui pouvait être accordé à l'homme qui a été en grande partie responsable du développement prospère de "L'Usine du Canada".

**L'**HISTOIRE de Montréal-Est est intimement liée à la vie de son fondateur, M. Joseph Versailles, un des Canadiens-français qui s'est le plus distingué tant dans le domaine financier que dans les affaires municipales.

Ce fut le 4 juin 1910 que fut incorporée cette ville au service de laquelle M. Versailles devait consacrer, jusqu'à sa mort, le meilleur de son temps et de ses énergies.

Il est intéressant de considérer l'expansion de cette ville sous deux angles différents. D'abord, parce que nous y voyons un des plus grands succès jamais réalisés dans le domaine immobilier, et ensuite parce que la création du centre le plus industriel de la province de Québec sous l'égide d'un seul homme est presque un roman. Tout au début, Joseph Versailles acheta 1,400 acres de terre. Ce terrain tout en foin et sur lequel se trouvaient 15 maisons fut incorporé en 1910 sous le nom de Montréal-Est. Versailles fut élu maire, et maire il demeura jusqu'à sa mort.

La superficie de cette ville fut deux fois augmentée, en 1914 et en 1916. Elle est maintenant de 4,000 acres. Mais ce fut le cerveau de cet homme qui a su prévoir les opportunités exceptionnelles dont a pu bénéficier Montréal-Est, et qui a rendu cette ville possible.

Le maire Versailles fut toujours la figure dominante de Montréal-Est, et sa résidence magnifique est un monument qui témoigne de sa confiance sans bornes dans l'avenir de sa ville. Pendant ces vingt dernières années, il y a vécu, voyant tous les jours la prairie faire place à l'usine, et sa ville devenir peu à peu un des plus grands centres industriels du Canada.

Les raffineries d'huile, les fabriques de ciment, les aciéries de toutes sortes ont surgi les unes après les autres dans cette ville à nulle autre pareille, offrant des avantages exceptionnels au point de vue des transports tant ferroviaires que maritimes.

L'oeil du maître était là, et Joseph Versailles regardait grandir la ville qu'il avait fondée.

## Toute la Force Motrice nécessaire est fournie par d'immenses ressources de première utilité

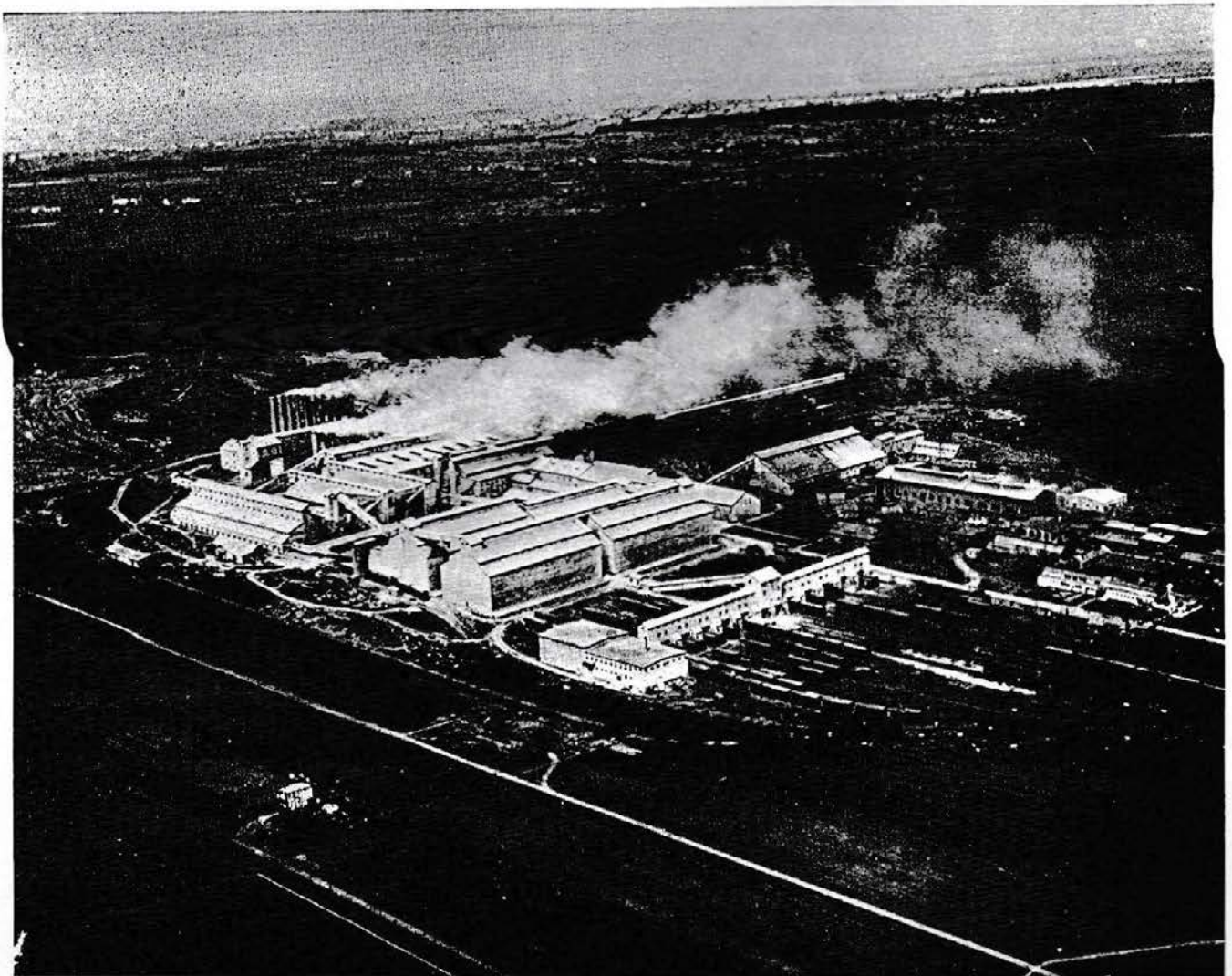
*Les taux favorables du Montreal Power attirent un grand nombre d'Etablissements Industriels. — Tous les besoins de l'Industrie trouvent amplement à se satisfaire à Montréal-Est*

La force motrice est indispensable à l'industrie, dont le développement demeure limité lorsque l'énergie électrique l'est elle-même. La "Montreal Light, Heat & Power" la plus grande compagnie d'énergie électrique du Canada a mis ses immenses ressources à la disposition de la ville de Montréal-Est et des compagnies qui s'y sont établies, telles la Canada Cement, l'Imperial Oil, British American Oil, la McColl-Frontenac, la National Cement, la Canada Copper Refiners Limited, la Canada Wire Co, et bien d'autres. A un moment donné, la demande de

force motrice fut telle qu'on fut obligé d'installer une sous-station de 38,000 kw. pour suffire à la consommation.

*Les taux sont raisonnables*

Les prix de la force motrice dans l'île de Montréal sont des plus intéressants, à ce point, que depuis 15 ans une quantité d'industries sont venues s'établir à Montréal attirées par ce facteur, force motrice bon marché.



*Canada Cement Co. Ltd.*



*Imperial Oil Refineries Ltd.*

#### *La force par la diversification*

La diversification de ses sources de pouvoir permet à la Montreal Light, Heat de fournir, à une nouvelle industrie, toute la quantité voulue d'énergie électrique.

Les installations de la Montreal Power ont une capacité de pouvoir de 282,400 C.V. fournie par les Rapides des Cèdres, Soulanges, Chambly, les Rapides de Lachine et une usine à vapeur à Ville LaSalle. En plus de ceci, elle achète de grandes quantités de force motrice de la "Shawinigan Water & Power" dont les intérêts sont intimement liés à ceux de la Montreal Light, Heat & Power Cons. De l'énergie électrique est aussi achetée de la "Montreal Island Power Co." qui a récemment terminé une installation sur la Rivière des Prairies, tandis que la Montreal Power a aussi passé un contrat avec la "Beauharnois Light, Heat & Power, Co." pour l'achat de 150,000 C.V. par année, à partir de 1932. Toutes ces ressources réunies forment une réserve formidable de force motrice toujours à la disposition de Montréal-Est et de toutes les autres parties de l'Île de Montréal. L'industrie y est donc servie à souhait.

#### *Vaste Programme d'Expansion*

L'industrie de l'Île de Montréal se développe au fur et à mesure que croît sa population. On peut dire que la Montreal Power grandit dans les mêmes proportions. Cette compagnie a actuellement en vue un programme d'expansion qui nécessitera probablement une dépense

d'environ \$10,000,000. Les usines à gaz contrôlées par la "Montreal Power" ont une capacité quotidienne d'environ 42,000,000 de pieds cubes. Montréal-Est a su s'organiser également dans ce domaine, et aujourd'hui, le gaz y est distribué tant pour fins industrielles que domestiques aux taux réguliers.

#### *Abondance de force motrice*

Ainsi, la force motrice n'est plus un problème pour le manufacturier qui aimerait à s'établir à Montréal-Est. Grâce à la "Montreal Light, Heat & Power Cons.", qui a su par ses propres moyens et par des contrats avec d'autres compagnies s'assurer une réserve pour plusieurs années à venir, le plus grand Montréal est assuré d'avoir toujours à sa disposition toute l'énergie électrique dont il aura besoin à un prix ne dépassant pas environ \$15.00 le cheval-vapeur.

On peut se faire une idée des opérations de la compagnie en se basant sur ce fait que sur une population de 1,256,459 habitants en 1930, la "Montreal Power" dessert 240,965 clients se servant de l'électricité, et 185,000 employant le gaz. La production de l'énergie électrique durant 1930 se chiffre à 1,658,864 M. Kw. h., tandis que pour le gaz on trouve un montant s'élevant à 6,242,000,000 pieds cubes. Dans une pareille fièvre d'activité, il est facile de comprendre la force potentielle de la "Montreal Power". Depuis qu'elle existe, cette compagnie a été en constante expansion, et il n'y a rien qui indique un arrêt à ce progrès constant.



*Can. Copper Refiners Ltd.*

## **"L'Usine du Canada" tel est le titre qu'a bien mérité Montréal-Est**

Ce site industriel idéal bourdonne de l'activité des manufactures

20 ANNEES DE PROGRES

*Les Raffineries d'Huile et les Fabriques de Ciment sont d'importants facteurs  
parmi les Industries de toutes sortes*

Montréal-Est avec les autres municipalités de l'île se partage les avantages résultant d'une si grande quantité de force motrice disponible.

Les raffineries d'huile et les usines de ciment sont des facteurs très importants dans les industries diversifiées.

L'Industrie a fait la prospérité de Montréal-Est. Parce que cette ville est en mesure d'offrir aux industries des facilités sans pareilles, il est certain que de nouveaux développements vont surgir pour rendre cette ville encore plus prospère.

Comme son nom l'indique, Montréal-Est commence à l'extrémité est de Montréal, s'étendant sur une longueur

d'environ deux milles sur la côte nord du fleuve Saint-Laurent. Cette situation tout à fait privilégiée semble offrir tous les avantages de la métropole sans les inconvénients propres aux centres congestionnés. De rien en 1910, Montréal-Est s'est élevé à son rang actuel qui lui donne le droit de se proclamer "L'Usine du Canada". Il y a vingt ans, lors de l'incorporation de Montréal-Est, on y trouvait 15 résidences disséminées sur 1,400 acres de terre. Aujourd'hui, au même endroit, ont surgi des industries évaluées à plus de \$30,000,000, et la superficie de la ville s'est élevée à 4,000 acres.



*Situation privilégiée*

Il n'est pas besoin de chercher loin la raison de ce progrès rapide. Voici une ville voisine de la métropole du Canada. Elle bénéficie de toutes les facilités industrielles qu'une cité comme Montréal peut offrir, et de plus, elle offre les avantages du terrain à bon marché, de axes peu élevées, et de conditions de vie excellentes. Les nombreux quais du fleuve St-Laurent donnent aux manufacturiers accès à tous les ports de l'univers, tandis que des voies de chemin de fer ont été installées pour répondre à tous les besoins de l'industrie.

La proximité de Montréal permet de trouver en tout temps la main d'oeuvre experte ou les manoeuvres.

Il n'est donc pas étonnant que Montréal-Est ait prospéré car les avantages qu'il offre dans l'ensemble le rendent unique. Bien que d'autres localités puissent posséder quelques-unes des facilités que peut offrir Montréal-Est, il y en a peu qui puissent se vanter d'avoir les mêmes facilités de transport par terre et par eau, la force motrice en abondance, le tout à quelques milles à peine du plus grand marché du Canada: Montréal.

*Près de Montréal*

Car Montréal-Est fait presque partie de Montréal. Les tramways de la Métropole le traversent dans toute sa longueur, les routes principales relient si intimement ces deux localités que les frontières sont indéfinissables. En une demi-heure il est possible d'aller par tramway le Montréal-Est jusqu'au centre de Montréal.

Il n'est donc pas surprenant que les usines de quelques-unes des plus grandes compagnies industrielles canadiennes se soient établies à Montréal-Est. La compagnie du Canada Cement a construit sa plus grande usine dans cette ville. L'Imperial Oil et la McColl Frontenac y ont établi leurs plus grandes raffineries. Gypsum, Lime and Alabastine, (Canada), Limited, British American Oil Co., Ltd., Canadian Steel Wire and Cable Company, American Tissue Mills, National Cement Company, toutes ces compagnies ont de vastes usines à Montréal-Est, tandis que la Sun Oil et d'autres encore se sont fixées dans la ville.

*Site d'une Raffinerie de Cuivre*

La décision prise par la Canadian Copper Refiners, Limited, de choisir Montréal-Est comme site pour sa grande raffinerie de cuivre est peut-être la meilleure indication des potentialités que le district offre aux industriels. La compagnie avait examiné de nombreuses localités et sa décision finale a été le résultat d'une étude

intensive de plus d'un an pour trouver l'endroit le plus propice pour y localiser cette grande entreprise industrielle.

La nouvelle usine a été établie au coût d'environ \$4,000,000 et son opération vient augmenter grandement les activités déjà en cours à Montréal-Est. Bien que la nouvelle usine doive entreprendre le raffinage pour des clients du dehors, elle se contentera pour le début de raffiner la grande production de cuivre en matte provenant du convertisseur de Noranda, à Noranda, Qué., où est située la fameuse mine Horne.

*Excellentes Facilités d'Expédition*

Pourquoi la Canadian Copper Refiners a-t-elle choisi Montréal-Est comme site de son usine? La raison est la même que celle qui a décidé d'autres manufactures importantes à ériger de vastes ateliers en cet endroit. Pendant neuf mois de l'année, Montréal possède des facilités d'expédition océanique sans rivales pour une ville de son importance, tandis que les facilités de transport par chemin de fer ont augmenté avec l'accroissement des demandes, et le chemin de fer Canadien National est aujourd'hui capable de prendre tout le fret que la ville peut offrir. De nouvelles cours ont été récemment construites, capables d'accueillir 2,000 wagons à la fois tandis que de nouveaux aiguillages et voies d'évitement ont été installés dans ces dernières années.

Abondance de terrain, force motrice à bon marché, proximité de Montréal, tels sont les facteurs qui donnent de l'attrait à ce district comme localité industrielle. De plus, la question de la main d'oeuvre, facteur des plus importants dans l'exploitation des manufactures, présente de nombreux aspects favorables. La population de la province de Québec et de la Cité de Montréal offre une main d'oeuvre qui est considérée comme sans égale sur le continent. Les conflits ouvriers sont pratiquement inconnus dans la province de Québec, chose qui a beaucoup aidé à attirer nombre de compagnies industrielles dans notre province.

Avec ces avantages la ville a grandi et naturellement va continuer à grandir. Sur les champs de 1919, plus de 30 milles de rues et chemins publics ont été construits. Sur ce nombre, 20 milles sont des routes de premier ordre macadamisées et cimentées et il y a 12 milles de trottoirs en béton. Toutes les rues ouvertes sont éclairées à l'électricité suivant les méthodes modernes; le gaz et la lumière sont fournis aux résidents aux taux usuels de la Montreal Light, Heat & Power Cons.

L'eau est fournie par l'aqueduc de la Cité de Montréal. Deux conduites d'eau filtrée approvisionnent la ville et assure un service ininterrompu.

Tous les services publics, conduites d'eau, égouts, etc... sont posés dans les ruelles en arrière des maisons. Ceci est une innovation importante et Montréal-Est est la seule localité de l'île de Montréal où ce système soit en usage. En se servant des ruelles au lieu des rues principales, on évite les excavations et les réparations coûteuses et les travaux aux conduites d'eau n'arrêtent jamais la circulation.

Montréal-Est est une des rares municipalités de la Province de Québec, dont les affaires municipales soient dirigées par son propre gérant et conduites sur une base d'efficacité. Le service de la police et la protection contre l'incendie y sont bien compris et le Bureau de Santé est sous la direction d'un officier médical compétent. La ville a trois parcs publics ainsi que trois terrains de jeu pour les enfants. Il y a également un hôpital général de premier ordre avec un service de 20 médecins et 2 ambulances.

Les résidents y trouvent des magasins de détail pour leurs besoins et des institutions de banque pour leurs

transactions financières et commerciales. Les clubs sportifs et sociaux y abondent tandis que les industries établies dans la ville se disputent entre elles sur le terrain du baseball et du football.

L'éducation y a été prévue pour les résidents de langue française et de langue anglaise. Des écoles modernes reçoivent les enfants jusqu'au cours de dixième année. Un trajet d'une demi-heure par tramway met à portée toutes les facilités éducationnelles de la Cité de Montréal.

Telles sont quelques-unes des raisons pour lesquelles Montréal-Est progresse comme centre industriel. Les besoins fondamentaux des industriels s'y trouvent en abondance. Il est situé au cœur du plus grand marché domestique du Canada, tandis que le fleuve St-Laurent donne aux manufacturiers l'accès vers les ports de l'univers. Une main d'oeuvre sans rivale élimine un problème d'importance vitale, des logements convenables, et de bonnes conditions d'existence permettent d'avoir une population contente de son sort.

## Montréal-Est considéré comme la Mecque des raffineries d'huile

*D'autres usines y prospèrent, mais l'Huile y est l'Industrie Première*

Montréal-Est s'est affirmé comme la Mecque des raffineries d'huile de la Province de Québec. Pas moins de cinq compagnies d'huile se sont installées dans la ville, certaines d'entre elles représentant les plus vastes organisations de ce genre au Canada.

Imperial Oil, McColl Frontenac et British American Oil ont érigé de vastes raffineries à Montréal-Est et leurs réservoirs parsemés par centaines sur leurs immenses propriétés augmentent constamment en nombre. D'importantes additions ont été faites aux usines et de nouvelles extensions sont en voie d'achèvement aux établissements de McColl Frontenac et de British American Oil.

La Sun Oil of Canada, qui s'occupe de la même industrie, possède des propriétés à Montréal-Est et il est hors de doute qu'avant longtemps elle construira des raffineries sur ses terrains.

Ainsi Montréal-Est est avant tout un centre pour l'huile, bien que la diversité de son industrie s'étende continuellement. Les raffineries peuvent trouver de nombreux avantages dans la ville. Un des plus grands de ceux-ci est peut-être les superbes facilités de transport qu'offre le fleuve St-Laurent qui permet aux gros bateaux-réservoirs de décharger leur cargaison aux docks et de déverser leur huile brute directement aux raffineries.

### *Le déchargement est facile*

Ces bateaux-citernes, dont quelques-uns ont 500 pied de long, peuvent être amenés jusqu'aux docks par le chenal en eau profonde et le déchargement à terre est ainsi grandement facilité. Les importations d'huile dans l'Havre de Montréal, dont Montréal-Est comporte environ deux milles de quais sur un total de dix milles, ont montré un accroissement prodigieux.

Les importations de pétrole ont été de 1,143,26 tonnes en 1929 soit une augmentation de 345,73 tonnes sur les chiffres de l'année précédente. Presque tout ce pétrole a été déchargé aux docks de Montréal-Est ce qui indique l'activité des grandes raffineries au cours de l'an dernier.

Un autre facteur qui favorise la location des compagnies d'huile, est la proximité d'un des plus grands marchés possibles du Canada. La Cité de Montréal n'est distante que de quelques milles et la vente toujours croissante de la gazoline dans la Province de Québec est une preuve des méthodes agressives adoptées par les compagnies d'huile. En outre le volume sans cesse augmentant du trafic du tourisme est indubitablement un facteur propre à stimuler les ventes dans la province où sont situées les raffineries.

## Le Grand fleuve amène le trafic jusqu'à la ville affairée

*Deux Milles de quais en bordure du Saint-Laurent*

### LES IMPORTATIONS EN PROGRES

*Près de la moitié du tonnage des Importations du Havre de Montréal est déchargée aux Docks de Montréal-Est*

On estime que 50 pour cent environ du tonnage total des importations du Havre de Montréal pour l'année 1930 ont été déchargés aux docks de Montréal-Est.

L'augmentation constante des arrivages dans la ville est une preuve évidente de l'importance prise par cette localité comme site industriel. Chaque année de nouvelles industries viennent s'ajouter à celles déjà existantes à Montréal-Est et elles ne tardent pas à y prendre avantage des facilités sans égales que leur offrent les deux milles de quais le long du St-Laurent.

Le Havre de Montréal a une longueur de quais d'environ 10 milles, dont deux milles sont situés dans les limites de Montréal-Est. Tout le long de la saison de navigation, de grands bateaux-citernes des compagnies d'huile peuvent être vus amarrés aux docks de Montréal-Est où ils déchargent leurs vastes cargaisons d'huile crue.

#### *Sept Quais en Usage*

D'autres navires marchands viennent accoster au port avec leurs diverses cargaisons, car Montréal-Est, avec ses docks sur le fleuve St-Laurent, a un accès direct avec les ports de l'univers.

Il y a aujourd'hui sept quais en usage. Ils sont la propriété de la Commission du Havre de Montréal et sont loués aux grandes industries qui les utilisent. Les Compagnies qui louent actuellement des espaces sur les quais sont Canada Cement, McColl-Frontenac Oil, Imperial Oil, British American Oil, Sun Oil Co.; il y a aussi deux quais publics.

L'établissement de plusieurs raffineries d'huile dans la ville, a occasionné une augmentation des importations d'huile brute dans le Havre de Montréal. Bien que les arrivages à Montréal-Est ne soient pas calculés à part, puisque les chiffres publiés par les Commissaires du Havre de Montréal comprennent toutes les activités du havre, on peut estimer que la majeure partie des importations d'huile brute arrive à Montréal-Est.

#### *Les Importations d'Huile Brute Augmentent*

En 1929 les importations d'huile brute dans le Havre de Montréal étaient de 1,143,265 tonnes, ce qui représentait une augmentation d'environ 345,000 tonnes sur

le chiffre de 1928. Le raffinage de l'huile progresse rapidement et l'on peut espérer qu'il continuera à occasionner un large gain dans les livraisons aux quais de Montréal-Est.

Ces quais sont de construction moderne et sont capables d'accueillir des navires-citernes ayant jusqu'à 500 pieds de longueur. Tous les transatlantiques arrivant à Montréal passent par Montréal-Est et le fait que la ville se trouve sur la ligne directe de toutes les expéditions pendant la saison de navigation est un facteur favorable pour se rendre compte des possibilités du développement futur.

Les docks de Montréal-Est sont desservis par le chemin de fer des Commissaires du Havre. Ce chemin de fer comprend en tout environ 69 milles de voies et satisfait aux besoins de transport des docks sous l'égide des Commissaires. Des locomotives électriques et à vapeur sont utilisées sur ce réseau et en 1929 un total de 242,967 wagons sont passés sur la ligne ferrée du Havre.

#### *Tous les Services Publics Posés dans les Ruelles*

Montréal-Est a adopté une méthode spéciale pour poser ses conduites d'eau et ses égouts, méthode qui est une innovation sur l'île de Montréal. Au lieu d'être placés en-dessous des rues, tous ces services ont été posés sous les ruelles en arrière des maisons et les raccordements entrent dans les maisons par l'arrière.

Le résultat en est avantageux aussi bien pour la ville que pour ses habitants. Lorsqu'il y a des réparations à effectuer, il n'est pas besoin de faire aucune excavation sur les artères principales, ce qui évite les arrêts de circulation et les dépenses élevées. Lorsque les systèmes existants ont besoin de réparations, tout le creusage est fait dans les ruelles, hors de la vue des gens qui voyagent sur les routes et sans retarder la circulation.

La prochaine fois que vous serez obligé de contourner un fossé de six pieds au milieu de la route, pensez à Montréal-Est et à ses routes intactes.

#### *Le Canadien National prévoit aux Besoins du Transport*

Montréal-Est est desservi par le chemin de fer Canadien National et les besoins de la ville au point de vue des facilités de transport sont pleinement satisfaits par ce réseau. À mesure que de nouvelles industries s'établissent; le Canadien National pose des voies pour répondre à leurs besoins; aujourd'hui même il y a place pour 2,000 wagons vides.

La vaste expansion industrielle qui s'est développée à Montréal-Est a causé d'énormes gains dans le chargement des wagons dans ce district, tandis que l'opération des nouvelles usines actuellement en voie de construction va amener une nouvelle activité dans les transports.



Les travaux de construction à

# Beauharnois

LE PLUS GRAND POUVOIR D'EAU DU CANADA

Notre bureau d'études se fera un plaisir de vous fournir, sans aucune obligation de votre part, des renseignements sur les possibilités industrielles de la Région de Beauharnois.



**Beauharnois Power Corporation**  
LIMITED

1620 University Tower

Montreal

# LA BEAUHARNOIS

Tandis que la Beauharnois est la plus importante entreprise actuellement en cours dans le Dominion, les vastes aspects de son développement sont tout aussi merveilleux que l'amplitude des travaux de construction qui s'accomplissent à environ vingt milles de Montréal. Ces vastes aspects comprennent :

Premièrement l'effet qu'aura sur le Canada en général et sur le bassin du St-Laurent en particulier, ce premier pas dans l'aménagement des 4,000,000 de chevaux vapeur mis à la disposition de l'industrie canadienne sur le St-Laurent.

Deuxièmement le rapport de ce développement avec la navigation du St-Laurent, qui est non seulement une vaste source possible d'énergie, mais encore une route commerciale d'une extrême importance économique pour le Canada.

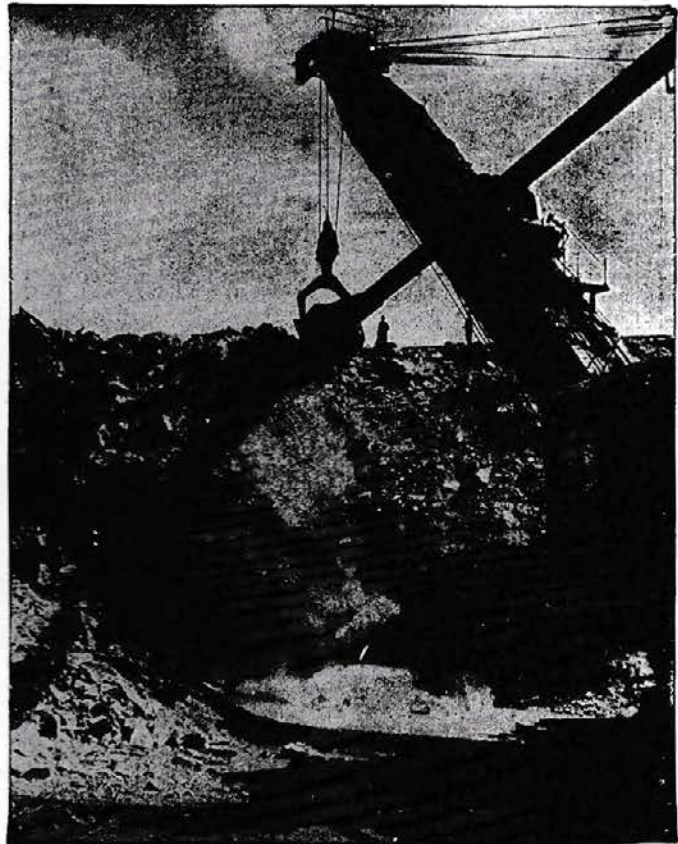
Le bassin du Haut St-Laurent, c'est-à-dire la région située entre Montréal et Kingston, est destiné, peut-être même dans un avenir rapproché, à jouer un rôle préminent dans l'histoire de l'industrie mondiale. En dernier ressort les 4,000,000 de chevaux vapeur qui seront prêts à être fournis entre Montréal et Prescott serviront à faire mouvoir les roues des usines canadiennes. Une telle quantité d'énergie équivaut à la force physique de trente deux millions d'hommes.

De vastes régions industrielles ont surgi ailleurs et ne doivent leur existence qu'à la proximité de leur approvisionnement de force motrice : telles sont les régions industrielles du centre de l'Angleterre, du nord-est de la France et celles situées sur la côte des Etats-Unis sur l'Atlantique. Le progrès industriel de ces régions a été basé uniquement sur la force motrice obtenue par le développement des mines de charbon.

Beauharnois est donc simplement un prélude à une grande industrialisation qui doit forcément suivre le développement de la force motrice à bas prix pouvant être obtenue sur le St-Laurent. En plus de la force motrice à bon marché, la région du St-Laurent offre à l'industrie toutes les autres facilités nécessaires au progrès industriel. Le transport à bas prix des matières premières à l'usine et des produits manufacturés vers les marchés mondiaux est assuré par les facilités de navigation du fleuve. En outre le réseau intérieur par eau constitue le mode de transport le meilleur marché au monde pour amener les marchandises au coeur même des Etats-Unis qui est, sinon la plus grande nation du monde, du moins le plus gros consommateur de produits manufacturés ou semi-manufacturés.

Le fait que le Dominion possède en quantité de nombreuses matières premières importantes pour l'industrie, est encore un autre point saillant de la situation qui existe le long du St-Laurent et est d'un bon augure pour l'avenir de ces régions qui bénéficieront spécialement du développement de la force motrice le long du fleuve. Beauharnois est le premier élément important d'un vaste développement encore à venir.

Le Canada a dépensé \$125,000,000 pour ouvrir la navigation en eau profonde entre le lac Ontario et le lac Erié. Le projet de la Beauharnois réduit de \$16,000,000 la dépense occasionnée pour procurer les mêmes facilités entre Montréal et le lac Ontario. Une telle contribution pour améliorer les conditions de la navigation sur le fleuve ne peut manquer d'avoir, en fin de compte, sa répercussion sur le prix du transport entre Montréal et l'ouest, de même que de l'ouest à la mer.



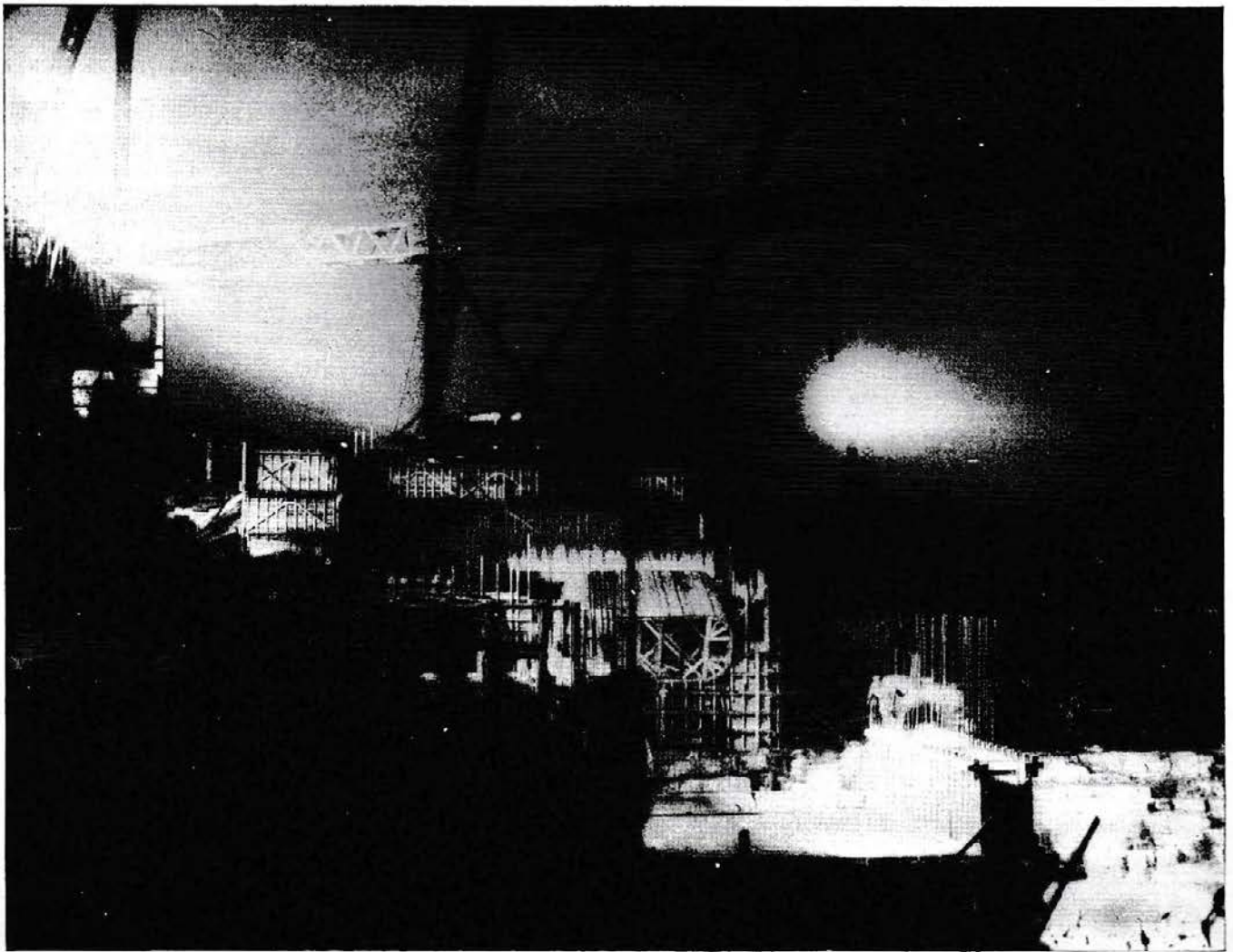
*Méthode de production en masse en évidence sur les chantiers de la Beauharnois. — La pelle électrique enlève près de 10 verges cubes à chaque pelletée — 10 pelletées au wagon — Le bras a 93 pieds de long et pèse 80 tonnes.*

Le développement du cours du fleuve dans toute sa partie canadienne, tant au point de vue de la force motrice que la navigation, assure au Canada la possibilité de fournir à l'industrie la force motrice à bon marché provenant du St-Laurent bien avant que les Etats-Unis ne soient en mesure d'offrir les mêmes avantages au manufacturier. Tandis qu'une quantité de 4,000,000 de chevaux-vapeur va être à la disposition du Canada sur le St-Laurent, il y a également possibilité d'offrir 1,000,000 de chevaux-vapeur aux Etats-Unis le long du cours international du fleuve.

Les travaux de la Beauharnois comprennent la construction d'un canal et celle d'une usine d'énergie électriques. Deux digues distantes de plus d'un demi mille l'une de l'autre, sont en voie de construction entre le lac St-Louis et le lac St-François. Elles dirigeront les eaux vers le sud du fleuve dans la Section de Soulanges. La

route choisie pour le canal suit le tracé qui géologiquement se trouvait être le lit original du fleuve. A Beauharnois on construit actuellement une usine d'une force de 500,000 chevaux-vapeur. Les turbines seront actionnées par l'eau tombant d'une hauteur de 83 pieds.— chute qui se produit dans les rapides de Coteau, des Cèdres, de Split Rock et des Cascades. Comme la route du Canal est presque entièrement en-dessous du niveau des eaux du Lac St-François, il n'y a que très peu de creusage à faire pour amener l'eau aux turbines. La plus grande partie des travaux consiste à élever des digues plutôt qu'à creuser. On a donné au canal plus d'un demi-mille de largeur pour lui permettre d'absorber tout le volume du débit du St-Laurent le jour où l'on pourra disposer de plus d'eau pour la production de la force motrice.

Les travaux d'excavation à Beauharnois consistent à creuser un chenal navigable de 600 pieds de largeur par



*Travail de nuit à l'usine hydro-électrique de 500,000 C.V. de Beauharnois. Les travaux de cette immense entreprise s'continuent jour et nuit. L'usine produira l'énergie électrique en octobre 1932. En plus de la force motrice, le projet procurera des facilités pour la navigation en eau profonde dans toute la section canadienne du Saint-Laurent, sauf sur une courte distance aux environs des Rapides de Lachine à Montréal.*

27 pieds de profondeur dans le lit du canal. Ce chenal permettra aux navires à fort tirant d'eau de traverser cette partie du fleuve aussitôt que le gouvernement aura décidé d'installer les deux écluses nécessaires à l'extrémité du Canal à Beauharnois.

L'une des caractéristiques les plus importantes de l'énergie procurée par le St-Laurent est peut être le fait que cette force motrice pourra être obtenue d'une façon continue. Au point de vue du développement de la force motrice, le bas niveau du fleuve ne varie guère d'une saison à l'autre et même d'une année à l'autre. En ceci le St-Laurent est unique parmi toutes les rivières du monde. Les sites pour la production de l'énergie électrique partout ailleurs ont besoin d'être augmentés à certaines saisons de l'année, soit par la création de coûteuses facilités d'enmagasinage, ou encore au moyen de machines à vapeur, toutes choses qui augmentent pour l'industrie le prix de la force motrice.

Et ainsi la région du St-Laurent va offrir à l'industrie canadienne l'énergie électrique à un prix capable de concurrencer, et même mieux que concurrencer, les taux du monde entier; des facilités de transport uniques jusqu'au cœur du continent comme outremer, une main d'oeuvre saine, travailleuse et intelligente, un riche marché domestique ainsi que d'autres facilités permettant au producteur d'atteindre les marchés de l'univers.

Ce sont des facilités identiques qui, dans le passé ont créé toutes les régions industrielles du monde. Avec l'industrialisation toujours croissante de notre époque, exigeant nécessairement l'emploi de plus en plus de force motrice et particulièrement d'énergie électrique, il ne peut y avoir aucun doute que le bassin du Haut St-Laurent va faire au point de vue industriel des progrès plus que comparables à ceux qui ont toujours suivi le développement de la force motrice, qu'elle soit hydro-électrique, électrique fournie par la vapeur, ou produite directement au moyen du charbon.

Le premier stage du développement de l'immense force motrice du St-Laurent est près d'être achevé à Beauharnois. Les travaux de construction y sont intéressants principalement en raison de leur amplitude, car les travaux ne comportent aucun des hasards qui accompagnent le barrage d'un courant turbulent. Les problèmes de génie civil à rencontrer sont en grande partie ceux concernant le mouvement d'énormes quantités de matériaux sur la base du plus bas coût possible.

Le 1er août 1929 les travaux de construction commençaient sur le nouveau canal de Beauharnois. Au cours de la saison 1929 des travaux de construction d'un caractère général furent effectués. Ces travaux comprenaient l'érection des camps de construction, l'assemblage d'une des plus grandes dragues hydrauliques du monde, quelques milles de digue et de remblai le long de la route

du canal ainsi que la construction des quelques premiers milles du chemin de fer spécial, dont la voie mesure aujourd'hui, 40 milles.

Durant l'année 1930 les principaux travaux de construction furent commencés avec l'assemblage et l'érection de l'important équipement, spécialement conçu pour traiter le genre de matériaux se rencontrant le long de la route du canal et sur le site de l'usine de force motrice. Cet important outillage, qui a coûté plus de \$4,000,000, a permis à la corporation d'effectuer les travaux sur une vaste échelle avec une réduction correspondante dans le coût des excavations. Pour obtenir le maximum d'économie avec ce coûteux outillage, les opérations se continuent jour et nuit.

Au cours de la saison 1930 la quantité de matériaux extraits dépassait en volume deux fois la contenance de la Grande Pyramide d'Egypte. L'outillage a souvent remué en un jour un total de plus de 60,000 verges cubes, volume qui suffirait à emplir un train de gravois de 15 milles de long, ce qui équivaut à la contenance cubique d'un édifice à 10 étages occupant un emplacement de 120 pieds carrés.

Jusqu'à la fin de l'année 1930 plus de 10,700,000 verges cubes de matériaux ont été extraits. Pour l'installation dans l'usine des 200,000 premiers chevaux-vapeur, il sera nécessaire de déplacer environ 30,000,000 de verges cubes. La force motrice provenant de l'installation initiale sera employée pour enlever le restant des matériaux devant être déplacés pour l'installation des 500,000 chevaux-vapeur.

La quantité de matériaux enlevés à la fin de 1930 a dépassé de 50% la quantité prévue. L'équipement pour l'excavation a excédé sa capacité prévue et a travaillé à un coût bien en-dessous des estimations. Avant la fin de l'année les premiers travaux d'acier de la superstructure de l'usine ont été effectués. Tout ceci assure que l'usine sera en mesure de produire l'énergie électrique pour le 1er octobre 1932, date prévue pour sa production initiale de 200,000 chevaux-vapeur.

Pendant les premiers mois de 1930 l'équipement de grosse construction fut mis en opération et porté rapidement à son maximum d'efficacité. La drague électrohydraulique, qui effectue la plus grande partie des excavations, avait, à la fin de 1930, terminé environ la moitié des travaux que requiert l'installation des premiers 200,000 chevaux-vapeur dans l'usine. Elle est maintenant plus qu'à mi-chemin du canal dans son trajet entre le lac St-François et le lac St-Louis, les deux vastes étendues du St-Laurent reliées par le nouveau canal de navigation et de force motrice. C'est également en 1930 que l'érection des deux digues distantes de plus d'un demi-mille fut en partie achevée sur la distance de 15 milles entre le lac St-François et le lac St-Louis. Presque tout le long de la route les digues ont atteint leur hauteur maxima.

A la fin de 1930, à l'emplacement de l'usine de force motrice, plus de 500,000 verges cubes de roches avaient été enlevées sur le total de 1,300,000 verges cubes qui doivent être déplacées en ce point. Environ 40,000 verges cubes de béton ont été fournies par les malaxeurs, l'usine de force motrice en exigera 350,000 verges cubes en tout. Les premiers travaux en acier de la superstructure de l'usine ont été effectués en novembre 1930.

Cette année les ouvriers en acier suivent les pas de ceux qui mettent le béton en place. Les briqueteurs qui construisent la superstructure de l'usine marchent sur les talons des travailleurs en acier.

Il y a quelques 2,600 ouvriers sur les chantiers. De plus, les commandes placées par la corporation pour les matériaux de construction et l'équipement des usines donnent de l'emploi à 3,000 autres personnes.

La corporation a érigé à Beauharnois son propre dock, un réservoir de 20,000 barils d'huile de chauffage, un hôpital complètement équipé, des coffres pour garder le ciment, des entrepôts, une forge pour faire des foreuses, une usine de compression, un magasin à poudre et cinq camps le long de la route du canal.

Les travaux de construction comprennent autant de remblai que d'excavation, car la route du canal se trouve presque entièrement en-dessous du niveau du lac Saint-François. Ce lac est maintenant protégé par des digues qui l'empêchent d'inonder ses rives à l'entrée du canal.

Le canal proprement dit a 3,000 pieds de large, soit près de trois cinquièmes de mille. Au cours de 1930 des digues ont été érigées des deux côtés de la route. Les matériaux du chenal navigable sont placés en arrière des digues qui auront ainsi une largeur beaucoup plus grande que celle exigée par la pratique ordinaire du génie civil.

Dans le lit du canal, du côté de la rive nord, la drague électro-hydraulique creuse le chenal navigable à une profondeur de 27 pieds. Tout ce que la drague enlève est rejeté dans des bassins derrière les rives du canal.

Le chenal navigable fournira également aux turbines la quantité d'eau nécessaire sans causer un excès de courant dans le canal. La largeur actuelle du canal est de 300 pieds; elle sera portée plus tard à 600 pieds, tel que prévu. Le reste de la largeur du canal sera inondé dès que l'eau sera admise à couler du Lac St-François.

L'excavation du chenal navigable est entièrement faite par la drague électro-hydraulique, sauf sur une distance d'un mille et demi le long de la route du canal, où des pierres se trouvent dans la vase marine. Cette vase pierreuse est extraite au moyen de dragues électriques de 4 et 5 verges cubes.

Il n'y a pas de roches à couper sur toute la longueur du canal, sauf à l'emplacement de l'usine de force motrice où la pierre à sable fournit des fondations satisfaisantes pour l'installation.

La roche extraite de l'emplacement de l'usine de force motrice s'en va au concasseur ou bien elle est mise en tas. Plus tard ce tas de pierres sera utilisé pour garnir l'intérieur des bords du canal.

Environ 28,000 acres de terre, comprenant quelques 250 fermes, ont été acquis le long de la route du canal. Sur cette quantité près de 8,000 acres seront exigés pour le canal lui-même.

Le programme de construction est basé sur une balance économique entre l'emploi d'un minimum d'équipement et l'intérêt chargé durant la construction.

## The Hippo-Weir Company

La compagnie "Hippo-Weir Co., Ltd." a mis sur le marché son huile "Hippo" qui a remporté le succès qu'elle méritait. Elle répond en effet à un besoin qui se faisait sentir depuis longtemps, car c'est un fini à plancher moderne, hygiénique et résistant autant que durable qui économise la main d'oeuvre et la dépense aux propriétaires, sans parler des ménagères, et donne au plancher un brillant qui flatte l'oeil. L'huile "Hippo" s'est grâce à ses propres mérites, placée au premier rang des finis à plancher, non pas par une vaste campagne de publicité, mais simplement par suite des résultats qu'ont pu obtenir ceux qui l'ont employée. L'huile "Hippo" s'applique facilement et sèche dans une nuit dans des condi-

tions normales. Son prix est modéré, son entretien facile, son apparence et sa durée des plus acceptables. Ceux qui l'emploient sont les meilleurs amis de l'huile "Hippo". Essayez-la.

La compagnie "Hippo-Weir Co. Ltd." produit également les couleurs à l'huile "Hippo". Ces peintures sont faites à base d'huile "Hippo". Ceux qui emploient l'huile "Hippo" ayant déjà constaté les éminentes qualités de durée de l'huile "Hippo", peuvent facilement se rendre compte que la peinture mélangée à l'huile "Hippo" est susceptible de donner, à prix modéré, l'apparence et les qualités de durée que réclament les consommateurs de peinture les plus exigeants.



# La Ligue du Progrès Civique Inc.

Organisation désintéressée, sans but politique, destinée à rendre service à tous les citoyens  
Soixante-deux Associations Locales, Institutions Publiques, Associations de Bienfaisance et Clubs de Montréal sont affiliés à la Ligue du Progrès Civique et sont représentés dans ses comités.

## Nos objets:

- 1) Susciter et encourager un bon gouvernement municipal.
- 2) Développer une meilleure classe de citoyens, et inculquer et répandre dans la population un plus vif esprit de coopération.
- 3) Prendre la tête et diriger l'opinion publique dans tous les mouvements en faveur de l'amélioration des conditions sociales et en particulier aider le gouvernement municipal à mettre en vigueur des règlements pour améliorer l'hygiène publique et préserver la santé.
- 4) Faire montre de fierté civique et aider à l'embellissement de la Cité en suggérant l'adoption de décrets appropriés et de règlements de construction.
- 5) Suggérer des améliorations dans les questions d'urbanisme et établir des bibliothèques spécialement affectées à ce but ainsi qu'aux autres travaux municipaux.
- 6) Etudier le gouvernement municipal des autres pays et recommander l'adoption dans notre Cité des mesures qui ont fait leurs preuves ailleurs.
- 7) Eduquer le public en ce qui concerne les avantages d'une bonne administration municipale, au moyen de réunions, conférences, pamphlets, expositions, campagnes de publicité, journaux, radio ou autrement.
- 8) Réclamer et coordonner les efforts des corps publics, associations et particuliers pour poursuivre les buts ci-dessus.

## Ce que la ligue a déjà accompli:

Fondée en 1908, la Ligue du Progrès Civique a contribué aux activités suivantes:

- La Campagne annuelle pour la Prévention des Incendies;
- La Campagne anti-tuberculeuse de 1908-1909;
- La Réforme de la Charte de la Cité;
- Le Bureau de Contrôle (aujourd'hui le Comité Exécutif);
- La Campagne Annuelle de Nettoyage;
- La Première Exposition Canadienne du Bien-Etre de l'Enfance;
- L'appréciation des besoins de l'Urbanisme;
- La Présentation d'un plan d'ensemble et de zo-

nage pour permettre la Loi du Gouvernement Provincial;

- La création par les autorités civiques d'une Commission Consultative d'Urbanisme;
- La présentation annuelle au public d'une série de conférences illustrées, publiques et gratuites sur les "Cités du Monde" pour permettre des études comparatives avec vues photographiques s'y rapportant;
- La première Exposition Civique de Photographies du Plus Grand Montréal, tenue du 24 janvier au 28 février 1931, où 1,500 photographies ont été exposées et ont été visitées par 12,000 personnes.

## Ce qui est proposé pour demain:

- Une politique publique du logement;
- De nouveaux résultats provenant de l'Etude des Parcs et Terrains de jeu entreprise par la Ligue;
- Procurer des facilités pour les études civiques et une Bibliothèque de Littérature Civique pour l'usage des Comités de la Ligue;
- Continuation de l'éducation de nos concitoyens au point de vue de la Santé publique, la Sécurité, l'aménité générale et la Fierté Civile par des conférences, campagnes, réunions, etc.

- Création à Montréal d'un jardin zoologique et botanique, ainsi que d'un Planetarium;
- Sans perdre de vue la nécessité d'un plan d'ensemble pour le PLUS GRAND MONTREAL, la Ligue encouragera l'embellissement immédiat et l'amélioration par une Campagne de Nettoyage et un concours de jardins pour l'année 1931.

Bureau de la Ligue du Progrès Civique:  
Chambre 8 — Hôtel Windsor, Montréal,  
Téléphone PLateau 7651.

5000 WATTS

730 KILOCYCLES

# C K A C

*(La voix du Québec)*

Montréal

**L**E vieil adage "Lorsque vous êtes à Rome, agissez comme on agit à Rome" est particulièrement applicable aux messages commerciaux lancés dans le Québec où une proportion de 85% de la population est de langue française.

Soutenu par le prestige de "La Presse" le plus grand quotidien du Canada, le poste C K A C assure à votre programme une réception parfaite dans toute la province. Votre message est diffusé en français comme en anglais de façon à être compris de tous les auditeurs.

Les résultats justifient les contrats annuels accordés au poste C K A C par les annonceurs canadiens. Songez-y et demandez des détails soit à votre agence de publicité, soit directement à notre bureau.

*Affilié avec*

**Le Réseau Canadien  
de Radiodiffusion**

**Le Réseau Columbia  
de Radiodiffusion**

J. Art. DUPONT, *DIRECTEUR de la RADIO*

980 Rue STE-CATHERINE OUEST

— MONTREAL

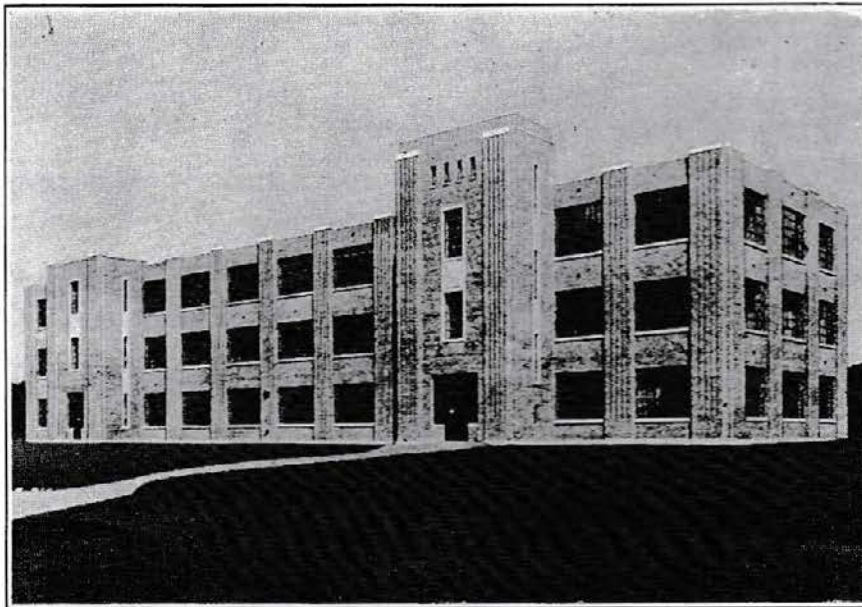
## Canadian Marconi Company

Les historiens de l'avenir, en étudiant la période par laquelle nous passons, seront indubitablement impressionnés par la célérité avec laquelle les découvertes dans le domaine de la science pure sont passées dans celui de la pratique et ont été mises en oeuvre. L'aspect extérieur de la vie a été presque complètement transformé par suite du travail d'hommes bien tranquilles dans leurs laboratoires et leurs salles d'expériences. Des rêves ont été réalisés et l'impossible est devenu réalité.

Quelques-uns des développements les plus extraordinaires se sont produits dans le domaine des communications. Le télégraphe et le téléphone, merveilles de leur temps et depuis longtemps associés à notre vie journalière, sont détrônés en quelques cas par la télégraphie sans fil et le téléphone sans fil. Des messages peuvent aujourd'hui faire le tour de la terre en un septième de seconde, les photographies peuvent être transmises par sans-fil et les navires et les avions voyageant dans l'obscurité ou le brouillard sont guidés par des signaux de direction envoyés par le sans-fil qui détrône la boussole et le phare.

La part prise par le Canada dans le développement de la télégraphie sans fil a été fort importante. Dans ce domaine comme dans les autres il est au nombre des pionniers et là où il n'a pas été le premier il n'a jamais été long à suivre le mouvement.

A l'automne de 1901, un groupe d'hommes dirigé par un jeune inventeur italien, Guglielmo Marconi, arrivait en notre pays et installait un appareil d'aspect étrange dans une chambre de la Tour Cabot, à Signal Hill, Terre-Neuve. Le 21 décembre, les habitants qui surveillaient avec intérêt ces travaux, virent les étrangers lancer un cerf-volant du haut de la colline. Ce n'était pas un jeu, comme les natifs mystifiés étaient portés à le croire, mais bien la première tentative de télégraphie sans fil transocéanique. A ce cerf-volant était attaché un fil de cuivre de 400 pieds de longueur dont l'autre extrémité était reliée aux instruments de la tour, où Marconi se tenait assis avec les écouteurs aux oreilles attendant les signaux qui devaient lui être envoyés de Poldhu, sur le côté de Cornouailles, Angleterre. Enfin le signal prévu arriva, c'était les trois points de la lettre "S" : Le jeune



Le nouvel établissement Marconi qui vient d'être achevé dans la ville de Mont-Royal, près de Montréal et où est produit le Nouveau Radio Marconi, est la Manufacture de radio la plus Moderne du Canada. Des transmetteurs et receveurs radio-téléphoniques et télégraphiques pour l'usage de la Marine, des postes de terre et de l'aéronautique sont étudiés et fabriqués dans cet établissement.

**Canadian MARCONI Company**  
MONTREAL

Succursales: VANCOUVER, TORONTO, HALIFAX et ST-JEAN de TERRENEUVE.

inventeur avait prouvé que la communication par sans-fil à travers l'Océan Atlantique était possible.

Le Canada ne fut pas long à reconnaître les possibilités qu'offrait ce nouveau mode de communication. En 1902 la Marconi Wireless Telegraph Company fut formée et un poste émetteur et récepteur fut érigé à Table Head, Nouvelle Ecosse pour communiquer avec Poldhu, Angleterre. Deux ans plus tard un certain nombre de stations furent construites tout le long de la côte des Provinces Maritimes et du Golfe St. Laurent, et la compagnie commença ses opérations sur une vaste échelle. En 1907 la fabrication des appareils de télégraphie sans fil pour navires fut entreprise à Glace Bay où la station originale de Head Station avait été transférée. Mais les affaires augmentèrent si rapidement qu'au bout de trois ans la Compagnie se vit forcée d'ouvrir une petite usine à Montréal. En 1913 la Canadian Marconi Company prenait encore la tête dans le domaine de la radio, en expérimentant cette fois la transmission radiophonique à haute fréquence. Plus tard, en 1919, la première radiodiffusion canadienne fut faite par l'usine Marconi de la rue William, à Montréal. Les messages

étaient en code télégraphique et consistaient en rapports météorologiques et en quelques nouvelles. Presque en même temps la compagnie commença la fabrication d'appareils récepteurs et peu après la première transmission par radio de la voix humaine était accomplie.

Vint ensuite la nouvelle invention de Marconi, le sans-fil à faisceau, système par lequel les ondes de la radio sont dirigées suivant une ligne imaginaire reliant le poste transmetteur à la station réceptrice, assurant ainsi une plus grande rapidité et une plus grande économie que les méthodes employées jusqu'alors. Des rumeurs de cette invention circulèrent dans le monde scientifique en 1923, mais ce ne fut qu'en 1926 que la Canadian Marconi Company érigea à Drummondville, Qué., la première station commerciale du monde pour la transmission à faisceau et que le gros public en entendit parler. Nous voyons donc que la Canadian Marconi est le pionnier des communications radiophoniques au Canada et un pionnier très important pour les communications mondiales, puisque le circuit entre le Canada et l'Angleterre a été utilisé comme base probante de nouvelles idées dans les communications britanniques et internationales.

## Canadian Broadcasting

En 1917 la Canadian Marconi s'installait dans sa nouvelle usine sur la rue William, à Montréal et en septembre de l'année suivante elle installait la première station radiophonique du Canada portant les lettres XWA. Elle commença alors à donner des records de gramophone, des airs d'une vieille boîte de musique suédoise, des rapports météorologiques et quelques nouvelles.

En 1922 la compagnie Marconi installa son premier studio d'émission dans l'Edifice Canada Cement, sur le Square Phillips, à Montréal, employant les lettres d'appel "CFCF" qui lui furent assignées par le Gouvernement Canadien. Des milliers d'amateurs de radio se rappellent ce studio et les programmes alors émis.

En 1927 on constata que la station avait besoin de plus d'espace. Des arrangements furent alors faits pour déménager à l'Hôtel Mont-Royal, qui était à cette époque le plus vaste hôtel dans tout l'Empire Britannique.

L'appareil émetteur du Radio Marconi fut installé dans l'appentis sur le toit de l'hôtel et les studios, bureaux, chambres de contrôle, etc... furent logés à l'étage de la mezzanine, où ils se trouvent encore aujourd'hui.

La station Marconi CFCF a servi en bien des circonstances de station-mère pour envoyer des messages à la population du Dominion du Canada ainsi qu'à des milliers d'Américains des Etats de la Nouvelle Angleterre. Par exemple la transmission du service de l'Armistice célébré au Cénotaphe de Whitehall, Londres, Angleterre en 1929 et 1930. La transmission du discours de sa Majesté le Roi Georges V à l'ouverture de la Conférence Navale en janvier 1930; au cours de cette année la voix de Son Altesse Royale le Prince de Galles fut également radiodiffusée. Le plus récent succès fut la transmission du message de Sa Sainteté le Pape Pie XI, émis de la nouvelle station radiophonique de la Cité du Vatican, où la voix du Marquis Marconi fut également entendue.

# La Bourse de Montréal

par

W. E. J. LUTHER,

*Vice-Président de la Bourse et Président du Comité de la Cote*

Tout comme les grandes institutions de son genre, la Bourse de Montréal a eu des débuts fort modestes. Pendant près d'un siècle la Bourse de Londres s'est tenue sur le trottoir de "Change Alley" et l'on rapporte qu'avant son transfert à l'intérieur en 1773, de nombreuses saisons fort actives se sont tenues en plein air. Après la guerre de Sécession, les premiers trafiquants Américains se réunissaient chaque jour sous un vieux platane qui se trouvait devant l'emplacement portant aujourd'hui le No 68 de Wall Street. En 1817 on put s'installer au fameux café Tontine coin de Wall Street et Water Street. Enfin après différents changements de résidence, l'organisation s'installa dans l'imposant local actuel de la Bourse de New-York. De même il y a environ soixante-quinze ou quatre-vingts ans, les premiers courtiers de Montréal se réunirent une fois par semaine dans un bureau désigné à cet effet pour y acheter et vendre les valeurs pour lesquelles ils avaient des ordres ainsi que pour fixer une liste des cours publiée particulièrement pour être mise en circulation à l'étranger.

Ce n'est qu'en 1874 que l'incorporation eut lieu et que le premier bureau permanent de la Bourse fut établi dans une petite pièce au dernier étage d'un vieil édifice de la rue St-François-Xavier. En 1887 un local plus commode fut aménagé sur la rue St-Sacrement où les opérations se continuèrent jusqu'en 1904, époque à laquelle la Bourse déménagea dans l'imposant édifice de la rue St-François-Xavier qui se dresse à l'ombre des tours colossales de l'Eglise paroissiale de Notre-Dame.

Le premier président de la Bourse de Montréal fut D. Lorne MacDougall, dont la nomination date de mai 1874 et qui resta en fonction jusqu'à la fin de l'année 1883 pour être remplacé par J. Burnett. A l'origine, la Bourse comprenait quarante sièges, mais il ne furent pas tous occupés avant 1901. En novembre de ladite année, un règlement fut passé pour augmenter le nombre des membres par la vente de cinq sièges additionnels. Depuis lors en diverses occasions le nombre des membres a été accru pour atteindre le chiffre actuel de quatre-vingts. Le prix maximum payé pour un siège a été de \$225, 000.00 en 1929. Bien que récemment il y ait eu une légère diminution de valeur par suite de la dépression générale actuelle, il va sans dire que la recrudescence de

valeur des sièges suivra l'expansion naturelle de l'industrie et de la finance dans l'étendue des limites du Canada.

Imbu de sa responsabilité vis-à-vis du public et conscient du fait qu'une institution comme la Bourse ne peut subsister qu'autant qu'elle opère sur une base de droiture et d'intégrité, le Comité des Gouverneurs apporte un soin extrême dans l'examen de la réputation d'un candidat qui demande son admission comme membre. Même après l'admission, une vigilance incessante est exercée pour faire maintenir strictement la bonne renommée exigée par le Comité. Un règlement passé au début de 1924 oblige chaque membre à fournir un état de sa situation financière au moins deux fois par an, ledit état devant être établi et certifié par un comptable licencié.

La Bourse a sa propre liste de valeurs industrielles, d'utilités publiques et de banques, d'actions d'entreprises minières bien établies et d'obligations du Gouvernement ou autres. De nombreux placements sont inscrits à la cote et offrent des opportunités aux capitalistes les plus difficiles. Bien que la Bourse soit toujours prête à accueillir les corporations légitimes et qu'elle rende un service capital au public en lui procurant un marché pour les émissions nouvelles offrant de probables possibilités, le Comité d'inscription fait une étude approfondie des affaires de toute compagnie demandant l'inscription de ses titres avant de lui accorder l'admission à la cote officielle. Les formalités requises pour l'inscription comprennent, entre autres détails, la présentation d'un état de l'actif et du passif, ainsi que des recettes et des dépenses, signé par un comptable licencié, une copie certifiée du dernier rapport annuel, une copie certifiée de tout prospectus, une copie certifiée du certificat d'incorporation et de tous ses amendements attestée par l'autorité qui la produit ainsi qu'une copie certifiée des règlements avec tous les amendements. De plus, l'applicant pour l'admission à la cote est requis de signer un engagement aux termes duquel il est obligé de tenir des bureaux de transfert et d'enregistrement à la satisfaction de la Bourse, de notifier à l'avance la Bourse de toute assemblée annuelle ou spéciale, de protéger ses titres au moyen de la gravure sur acier, de fournir en tout temps sur demande toute information raisonnable sur sa situation générale qui pourrait être exigée par le Comité, etc

Lorsqu'il s'agit d'amalgamation de compagnies, le Comité d'inscription ne se contente pas de la balance consolidée ordinaire montrant la situation après le fusionnement, mais il demande qu'on lui donne des détails complets sur les termes auxquels les compagnies constituantes ont été acquises et sur leur situation financière respective à l'époque du fusionnement.

Le développement du trust de placement ou compagnie détentrice est d'origine relativement récente dans notre pays, mais le lancement dans le public des titres de ces compagnies s'est fait rapidement et en volume toujours croissant. La Bourse de Montréal a établi des règlements spéciaux concernant l'inscription des titres des trusts de placement. Entre autres informations l'applicant à l'admission à la cote doit fournir à la Bourse des renseignements détaillés sur le mode de direction, le prix des valeurs détenues en portefeuille, le détail de ces valeurs, une copie certifiée de sa balance audité, les affiliations de ses directeurs et officiers, etc... Des renseignements complets doivent également être donnés sur des points tels que: emprunts, commissions, dépenses d'organisation, droits de vote et autres choses semblables.

Le défaut d'observer ces règlements a déjà eu pour résultat la radiation de la cote officielle des titres d'une compagnie de placement.

En vue de tenir les capitalistes au courant des progrès des entreprises industrielles ou commerciales dont les titres ont été admis à la cote, la Bourse a récemment intimé aux nouveaux applicants que des rapports trimestriels seront dorénavant exigés. Le système des rapports trimestriels est en vogue depuis nombre d'années parmi les plus importantes corporations des Etats-Unis. Les compagnies d'utilités publiques et de chemin de fer, qui sont sous la surveillance du Gouvernement, sont requises de publier des informations dans une forme définie et à intervalles fixes. Dans ces dernières années la Bourse de New-York a usé de toute son influence pour obtenir la coopération des corporations industrielles dans cette voie. On a soutenu à juste titre que les actionnaires devaient être renseignés sur la situation financière d'une compagnie tout aussi vite que les membres dirigeants ou le bureau de direction et que ces derniers n'avaient aucun droit de profiter d'une information qui ne serait pas portée à la connaissance des actionnaires. Les adversaires de cette méthode des rapports trimestriels prétendent qu'ils entraînent une dépense inutile — je ne puis voir comment avec une bonne organisation le coût puisse en être excessif — et que lorsque les compagnies exploitent un commerce sujet à varier suivant les saisons, la publication des bénéfices à dates fixes serait de nature à causer une fausse impression dans le public en général. Il me semble cependant que ces objections peuvent être écartées. La publication prompte et régulière de rapports

officiels permet au capitaliste de se rendre compte d'une manière plus précise de l'actif servant de base à ses titres, d'agir pour se protéger lorsque c'est nécessaire et de réduire à leur juste valeur les rumeurs mises en cours et les informations erronées, qui sont si fréquentes lorsqu'une corporation ne fait rapport qu'une fois par année et qui sont portées à lui causer tant de détriment. J'ai donc le ferme espoir que la publication des rapports trimestriels de rendement va bientôt se généraliser parmi les corporations canadiennes et que le système mis en pratique par des compagnies telles que International Nickel Co., of Canada, Limited et Brazilian Traction, Light & Power Company Limited, sera adopté par les corporations industrielles ou d'utilités publiques.

L'insistance que met la Bourse à faire observer strictement ses lois et règlements assure non seulement au public son droit d'information, mais encore le protège contre toute fraude ou fausse représentation. Le privilège de l'admission à la cote est également un avantage appréciable pour la compagnie concernée, car elle est ainsi portée à l'attention de la masse des capitalistes qui, comme actionnaires, peuvent devenir des clients éventuels pour ses produits — et si ses titres gagnent la faveur du public, une nouvelle finance est souvent simplifiée. L'avantage pour le porteur de titres d'avoir un marché sûr et régulier pour les actions et obligations auxquelles il s'intéresse est trop évident pour avoir besoin d'y insister. Me permettra-t-on de faire ici une digression pour répondre aux critiques formulées en certains endroits prétextant que le cours des valeurs est souvent "fixé" par la Bourse. Tout écolier sait que la fonction primordiale de la Bourse est de faciliter la tenue d'un marché libre et ouvert pour les titres et valeurs. Il n'est donc pas et n'a jamais été dans ses attributions de régler le cours auquel les titres se vendent. La Bourse n'est jamais elle-même un acheteur ou un vendeur de titres; les cours et les fluctuations sont entièrement et uniquement régis par l'offre et la demande provenant du public.

L'épreuve la plus dure à laquelle ait été soumise la Bourse de Montréal, en même temps que les autres marchés du continent américain, a eu lieu en octobre 1929. A cette date un torrent sans pareil de liquidation a fait effondrer les cours des titres qui des hauteurs phénoménales atteintes à l'apogée de la prospérité sont tombés aux humbles niveaux du comptoir des occasions. L'histoire complète de ces jours mémorables est encore à faire, mais, dans cet article, il suffira de rappeler la façon dont la Bourse a fait face à la panique et est ressortie de la crise avec son prestige rehaussé. Pour celui qui n'est pas intimement initié aux détails du travail de la Bourse il est difficile de se rendre compte rien que par les chiffres de ce que signifie le volume extraordinaire des transactions.

Les clients des maisons de bourse ont compris par la lenteur du ruban enregistreur et par les délais dans la transmission des rapports que les rouages de l'organisation étaient soumis à une pression extraordinaire. Ils étaient cependant loin de se rendre compte des difficultés des autres phases du travail des maisons de courtage. Ce travail doit se faire dans un temps très court, qu'un volume excessif de transactions peut sérieusement affecter. Etant donné la pression extraordinaire imposée par les événements, ce qui est étonnant, ce n'est pas que des irrégularités se produisent, mais bien qu'elles ne soient pas beaucoup plus nombreuses et plus grosses de conséquences.

Comme l'on pouvait s'y attendre dans une période d'hystérie, nombre de rumeurs n'ont pas manqué de se propager au sujet de la situation financière des membres de la Bourse. Cependant nous pouvons nous flatter qu'aucune faillite n'a eu lieu dans nos rangs au cours de la panique. Ce merveilleux résultat fut sans doute dû en partie aux fortes marges exigées et à leur prompt appel, mais un facteur encore plus grand, représentant peut-être même la plus grande influence en ce cas, a été la surveillance efficace exercée par le Comité des Gouverneurs en vertu du règlement passé en 1924. Nous avons déjà parlé de ce règlement et nous devons ajouter qu'en appliquant à ses membres le système de l'audition des livres, la Bourse de Montréal a montré le chemin aux autres bourses du Continent américain. A la suite de la panique de l'automne 1929 deux faillites se sont produites à la Bourse probablement attribuables en partie aux conditions extraordinaires de cette panique. L'une de ces maisons a déjà remboursé intégralement ses créanciers; l'autre a été la victime des défalcatons d'un des associés, sans quoi elle aurait normalement résisté à la tempête de 1929 sans difficulté. Dans l'ensemble, la Bourse peut considérer la récente période de violente tension comme une crise qui a été combattue froidement et avec détermination et dont elle est sortie victorieuse.

Il n'est peut-être pas déplacé de dire ici un mot d'éloge à l'adresse des banques de Montréal qui ont donné une magnifique coopération à la Bourse en maintenant le marché aussi régulier que possible. Il est bon de rappeler que les banques ont réduit de 40 pour cent à 15 pour cent la marge exigée pour les avances sur titres, afin d'améliorer la situation; ceci a permis aux courtiers de réduire la marge à exiger de leurs clients. Les banques ont également rendu d'autres services appréciables en prolongeant leurs heures d'affaires habituelles au bénéfice des maisons de courtage, en consentant des prêts sur titres et en prenant les valeurs collatérales bien après la

fermeture, ainsi qu'en accordant des crédits spéciaux aux courtiers gênés. Le front fortement uni présenté par les institutions financières tout au long de cette période critique est certainement digne d'éloge et de satisfaction.

En dépit des conditions anormales qui existaient il y a deux ans, le public semble comprendre bien mieux qu'auparavant l'utilité de la Bourse. Les gens sont moins enclins à la considérer comme un organe spécialement destiné au jeu et à la spéculation effrénée et sont beaucoup plus disposés à la regarder comme une grande institution publique permettant d'acheter et de vendre des valeurs avec le maximum de sécurité, facilitant les entreprises commerciales et agissant d'une façon générale comme un baromètre des conditions financières et économiques. Si la confiance du public vis-à-vis de la Bourse avait été quelque peu moindre, les effets de la chute radicale des cours en 1929 auraient été beaucoup plus néfastes pour toutes les classes de la population qu'ils ne l'ont été en réalité.

Les membres de la Bourse de Montréal envisagent avec la plus complète confiance le retour graduel aux conditions plus prospères. En ce moment, le marché des valeurs cherche à secouer la léthargie qui a suivi une normale "activité de printemps" après une année de stagnation et de dépression. Il a fallu faire face à de fâcheux rapports des centres d'affaires, à des réductions de bénéfices et à une attitude timorée des capitalistes vis-à-vis du marché. Cependant le Dominion continue à aller de l'avant; Les progrès sont lents mais n'en sont pas moins certains. Nos grandes entreprises industrielles et d'utilités publiques restent persuadées que le Canada parviendra à surmonter les difficultés actuelles et démontrent amplement leur confiance en poursuivant un programme d'expansion et de développement d'un océan à l'autre. Les économistes et statisticiens étrangers admettent franchement que la situation financière et économique du Canada est plus favorable que celle de la majorité des pays de l'univers. La vigueur caractéristique du peuple canadien demeure inaltérée et l'avenir se présente sous les plus brillantes promesses.

Il est hors de doute que la Bourse de Montréal ne manquera pas de profiter pleinement du retour à la prospérité. Son existence a été abondamment justifiée comme une institution capitale au service de la population. Les membres continueront à garder jalousement la tradition établie depuis une longue période d'années et l'on peut être assuré qu'ils conserveront intacts le record d'efficacité et la réputation d'honnêteté qui ont été les caractéristiques de la Bourse depuis sa fondation.

# La cité de Montréal installe le système Horni

*L'Installation la plus Moderne de Signaux Lumineux pour la Circulation*

Depuis quelque temps le Comité Exécutif a étudié la question des signaux lumineux pour la circulation en vue d'essayer différentes marques afin que lorsque la cité sera prête à acheter un modèle quelconque, elle ait fait l'expérience dans nos propres murs du modèle d'équipement qu'elle aura choisi.

Quoique l'on puisse dire bien franchement que notre cité ait été très en retard dans l'achat de signaux lumineux, il faut avouer qu'il y a là un heureux coup du sort, tout à l'avantage de notre Cité.

Le Comité Exécutif n'a pas tardé à se rendre compte que l'on peut maintenant acheter un bon équipement pour le contrôle de la circulation et que la période des essais est passée. Aujourd'hui la Cité ne court aucun risque en achetant un équipement de ce genre pour aider à contrôler la circulation qui augmente chaque jour par sauts et par bonds et que les agents de circulation ont de plus en plus de difficulté à contrôler.

Deux genres de lumières de marques différentes ont été installées sur la rue Sherbrooke et une autre installation d'un nouveau genre a été placée dans la section qui est, sans aucun doute, celle où la circulation de toute sorte, piétons, automobiles et tramways, est la plus intense.

a) Ce nouveau système arrive à Montréal non pas comme un essai (puisque une proportion d'environ 50% de tout l'équipement de la circulation de la Cité de New-York est le produit de la même manufacture) mais comme la conséquence d'une mise en pratique réelle à New-York et dans les districts les plus congestionnés d'autres cités, où il a été clairement prouvé qu'un mouvement unifié du trafic de tout genre pendant un temps donné dans chaque direction produit moins de congestion et d'embouteillage en certains points que ne pourraient le faire des mouvements progressifs ou graduels, spécialement là où la circulation est retardée par le déchargement des tramways et autobus ainsi que dans les rues étroites.

b) L'installation faite montre comment un modèle spécialement adapté aux conditions particulières peut

être prévu et opéré. Dans le cas qui nous occupe le système a sa propre station centrale où s'effectue le contrôle des quatre intersections. Ce système est installé au coeur du district des grands magasins aux coins suivants: Université et Ste-Catherine, Union et Ste-Catherine, Université et Burnside, Union et Burnside.

c) Les signaux installés ont deux lumières de la même couleur apparaissant en même temps dans chaque direction et sous différents angles ce qui permet aux automobilistes d'avoir une bonne visibilité pratiquement en tout temps et en toute circonstance. Pour les piétons la visibilité est également parfaite.

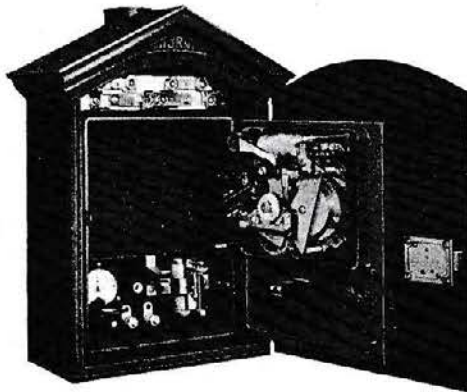
d) En plus de la combinaison des lumières rouge, ambre et verte généralement utilisées, le nouveau système comporte des flèches lumineuses de couleur ambre montées au-dessus des lumières ordinaires. Ces flèches lumineuses de couleur ambre ne concernent que le mouvement des tramways et les piétons et les automobilistes ne doivent pas avancer lorsque ces lumières paraissent. La direction indiquée par la flèche couleur ambre désigne le sens dans lequel le tramway doit se mouvoir.

e) Cette nouvelle installation comporte bien des opérations automatiques. Grâce à ces arrangements spéciaux, on escompte que les tramways pourront avancer aussitôt chargés et éliminer ainsi les délais ennuyeux causés aux automobilistes qui sont ordinairement retardés derrière les tramways par suite des conditions qui existent généralement.

f) L'inconvénient d'avoir une lumière de circulation qui change du vert au rouge juste au moment où le tramway est chargé et prêt à partir, ralentissant encore la circulation, peut être entièrement éliminé. Les autorités de la ville qui ont étudié cette phase sont généralement d'avis que ceci aidera beaucoup à activer la circulation.

g) Dans la période relativement courte pendant laquelle le système a été en opération, le mouvement des tramways et des autobus a été amélioré au-delà de toute espérance. Et lorsque les piétons suivront les lumières comme le font les voitures, ils circuleront avec une étonnante rapidité et avec bien plus de sûreté qu'auparavant.





Les  
Systèmes

# Horni

Les systèmes  
éprouvés

Systèmes de Contrôle du Trafic

SIGNAUX — CONTROLEURS — ENSEIGNES —  
LUMIERES INDICATRICES — FANAUX

Systèmes d'Alarme d'Incendie

Systèmes d'Appel de la Police

Représentant Canadien

**W. E. BAKER** ELEC. ENG.

4010 rue Ste-Catherine Ouest

MONTREAL, Qué.



DEMANDEZ NOS PROSPECTUS

### *Inventeur du Système*

Un mot en passant de nature à intéresser le public en général. Paul Horni, l'inventeur et le créateur de ce système particulier, servit outremer comme chef d'une compagnie de signalisation pendant la Grande Guerre. A son retour il décida d'appliquer quelques-unes de ses idées au contrôle de la circulation. Ses dix ans de recherches et d'expériences ont porté le système à son stage actuel de perfection. Ses lumières de circulation sont aujourd'hui journellement en usage dans plus de quatre cents municipalités ou cités, où elles donnent entière satisfaction.

Comme le système est maintenant conçu, l'installation consiste en une série de quatre lumières à double sens à chaque intersection, dont le contrôleur central est placé à l'intersection des rues Université et Ste-Catherine. Les lumières de cette intersection, ainsi que celles des trois autres intersections peuvent être opérées simultanément de ce contrôle central. Dans des conditions normales les

lumières opèrent automatiquement et simultanément aux quatre intersections; mais un dispositif spécial a été prévu permettant à un agent d'opérer à la main une ou plusieurs de ces intersections, sans gêner l'opération d'aucune autre intersection, même si les autres intersections continuent à opérer automatiquement.

Lorsqu'on le désire, l'agent de circulation, au coin des rues Université et Ste-Catherine, peut opérer les quatre intersections simultanément au moyen du contrôle manuel, éliminant mécaniquement pour le temps voulu le contrôle automatique. Le même dispositif existe à chacune des autres intersections et n'importe laquelle peut être opérée à la main par un agent sans nuire à l'opération d'aucune autre. Tous les signaux peuvent être changés instantanément en lumières intermittentes de couleur ambre.

Aux différents coins de rues, le contrôle de la circulation peut être changé par l'agent de service lorsqu'il opère à la main. La circulation peut être complètement arrêtée, toutes les lumières peuvent être changées au rouge à la

lumi. ou changé au rouge et au vert pour les différentes rues, suivant que l'exigent les besoins de la circulation.

La durée complète du cycle, c'est-à-dire le temps nécessaire pour passer du rouge au vert et à l'ambre pour revenir au rouge, peut être changée au coin des rues Université et Ste-Catherine en ajustant simplement un levier dans la boîte de contrôle; de sorte que, suivant que l'exigent les conditions variables de la circulation à différentes heures de la journée, le temps peut être changé sur chaque rue pour répondre aux besoins de la circulation.

Ce système a été rendu SI COMPLET que si les automobilistes, les piétons et les watmen des tramways suivent les directions données, il ne peut y avoir d'accidents.

Comme ce système est nouveau pour le public, le service de la police serait grandement aidé si les piétons, automobilistes et garde-moteurs de tramways se familiarisaient avec les principes de ce nouveau système et cherchaient à suivre les directions indiquées par les lumières.

#### *Instructions pour le public*

#### 1—LUMIERE ROUGE

Signifie que toute circulation approchant une lumière rouge doit s'arrêter avant de traverser la rue.

#### 2—LUMIERE AMBRE

Une lumière ambre apparaissant avec le vert est un avertissement que le rouge s'en vient et que la circulation doit s'arrêter.

#### 3—LUMIERE VERTE

Signifie d'avancer.

#### 4—LUMIERE AMBRE AVEC FLECHE

Ceci est un signal concernant uniquement les tramways qui peuvent circuler dans la direction de la flèche. Tout autre trafic ne doit pas avancer tant que la flèche apparaît.

#### 5—LUMIERE AMBRE INTERMITTENTE

A certaines heures toutes les lumières à tous les coins sont de couleur ambre et s'allument de façon intermittente. Ceci est un signal de danger et tout le trafic doit avancer avec prudence, en suivant les règles usuelles du droit de passage et de la courtoisie, tout comme s'il n'y avait pas de signaux lumineux.

#### 6—VIRAGES A GAUCHE

Les virages à gauche ne sont pas permis :  
au coin des rues Université et Ste-Catherine  
au coin des rues Union et Ste-Catherine.

7—Le service de la police prie toutes les classes de la circulation, piétons, automobilistes et tramways, de surveiller les changements de lumière et de se tenir prêts à avancer promptement et rapidement aussitôt qu'apparaissent les lumières leur donnant le droit de passer.

8—Le service de la police a des agents en service et le public est averti que marcher contrairement aux signaux constitue une offense contre les règlements et sera puni en conséquence.

Ce nouveau système est en opération depuis près de deux mois et l'amélioration des conditions de la circulation à ces points de congestion intense a été telle que chacun est persuadé que cette installation a démontré d'une façon péremptoire que les Signaux lumineux Horni peuvent faire pour Montréal ce qu'ils ont déjà fait pour des centaines d'autres cités ou municipalités, c'est-à-dire améliorer les conditions et diriger la circulation sans retard ni congestion.

Aujourd'hui on peut se tenir à ces coins de rues et y voir un agent qui se contente de surveiller la circulation et de montrer aux piétons à traverser aux endroits propices. On constatera aussi que la circulation est sous le contrôle absolu des signaux lumineux et que la Cité économise l'emploi de 6 à 8 agents de circulation à ces endroits aux heures d'affluence.

# Montréal et sa main d'oeuvre

L'abondance de main d'oeuvre experte qu'offre Montréal est un facteur de première importance pour les industriels susceptibles d'installer une usine dans notre cité. Les quelques paragraphes suivants permettent de faire ressortir quelques faits saillants concernant l'organisation du Travail au Canada ainsi que les règles de son emploi à Montréal.

## *Aspect International*

Le Dominion du Canada est l'une des cinquante cinq contrées composant l'*Organisation Internationale du Travail* de la Ligue des Nations, qui a été créée par le Traité de Versailles. Le Canada a été désigné par la Ligue comme l'un des huit pays de première importance au point de vue industriel et chaque année il envoie quatre représentants à la conférence internationale annuelle de l'Organisation. De ces quatre représentants deux sont nommés par le Gouvernement, un par les patrons et un par les ouvriers.

Les relations du Canada avec l'Organisation Internationale du Travail sont confiées au Ministère du Travail du Dominion qui, à son tour, considérant l'Association des Manufacturiers Canadiens et le Congrès des Métiers et du Travail du Canada comme les corps les plus représentatifs des patrons et des ouvriers, leur laisse le soin de nommer les délégués à la conférence internationale annuelle.

Le Travail au Canada s'occupe aussi de l'étude, au point de vue international, de questions de tout genre intéressant le travail et l'industrie, telles que l'hygiène industrielle, les heures de travail et de fermeture, la main d'oeuvre étrangère, l'emploi des femmes, le travail à domicile, les salaires, l'assurance sociale, l'éducation et la coopération.

L'organisation du travail au Canada est pour la plus grande partie affiliée à la Fédération Américaine du Travail, mais en Canada, le principal rouage légal du travail international organisé est le Congrès des Métiers et du Travail. Ce Congrès est principalement formé de représentants des organisations internationales dont les membres sont affiliés à la Fédération Américaine.

En dehors des unions ouvrières internationales il y a au Canada des associations ouvrières non internationales et un certain nombre d'unions locales indépendantes qui sont les derniers vestiges d'anciennes organisations centrales.

Le total des membres du travail organisé en Canada était comme suit d'après le rapport établi à la fin de 1928:

*Nombre des Membres*

Organisations Internationales des Métiers (comprenant environ 83 métiers représentant 63% du total de toutes les classes de travailleurs canadiens) .....	186,917
Unions Industrielles Internationales .....	24,429
Associations Centrales Ouvrières du Canada .....	51,858
Unions Indépendantes .....	11,398
Syndicats Catholiques Nationaux .....	26,000
Total .....	200,602

## *Législation Ouvrière*

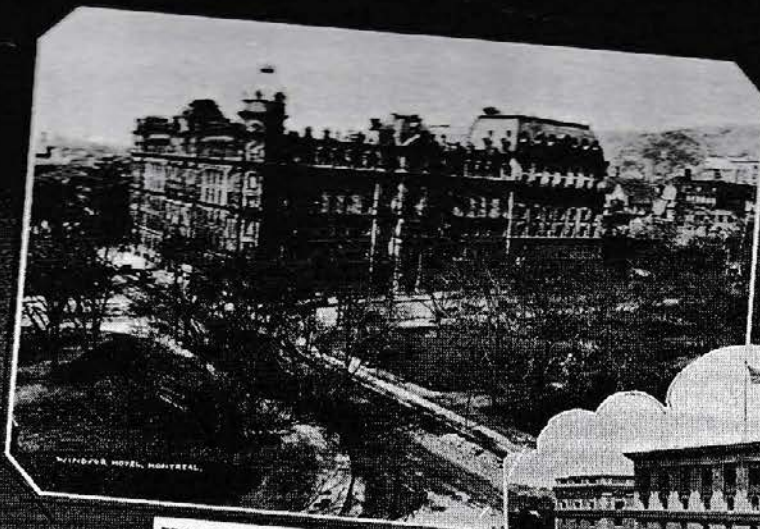
Les questions concernant les usines, les mines, les ateliers ainsi que les conditions d'emploi tombent d'une façon générale sous la juridiction provinciale, tandis que les questions ayant trait à la main d'oeuvre employée dans les entreprises concernant les services de transport et de communication, les travaux publics du Dominion et l'immigration dépendent de la juridiction fédérale.

## *Service de Placement*

Un service officiel de placement dirigé par le Gouvernement du Dominion fonctionne dans toutes les principales cités du Canada, y compris Montréal. Ses services sont absolument gratuits pour le patron comme pour l'ouvrier et son but est de procurer des ouvriers compétents de premier ordre choisis dans la réserve de la main d'oeuvre nationale.

## *Règlements d'Immigration affectant la main d'oeuvre*

Les personnes de toute occupation dont le travail ou le service est requis au Canada sont admissibles d'après le règlement d'immigration (PC-183). Cependant en vue d'éviter des difficultés, les maisons ayant des succursales au Canada, ou envisageant de s'y établir, doivent tout d'abord s'assurer si la classe et le genre de main d'oeuvre qu'elles veulent importer ne peuvent pas être procurées au Canada. La question doit être soumise au Commissaire de l'Immigration à Ottawa. Des renseignements complémentaires au sujet de la main d'oeuvre canadienne peuvent être obtenus en en faisant la demande au Ministère du Travail, également à Ottawa.



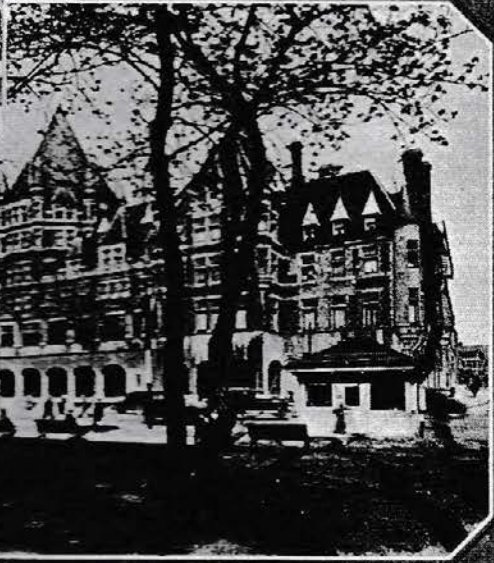
HOTEL WINDSOR



HOTEL MONT-ROYAL



SQUARE PHILLIPS  
Edifice Canada Cement



HOTEL PLACE VIGER

MONTREAL, CANADA

## La Main d'Oeuvre à Montréal

Montréal offre une abondance de main d'oeuvre industrielle et paisible, dont l'habileté se compare favorablement à celle de n'importe quelle partie du continent. Elle est en grande partie formée de la population canadienne française de la Province de Québec qui est remarquablement industrielle, frugale, sobre, respectueuse des lois et fortement attachée au sol. Ces gens ne sont pas des nomades et ils ne se déplacent guère. De plus ils se distinguent par un intense patriotisme local qui se remarque dans la conservation de leur langue et de leur religion (la langue française et la religion catholique romaine).

L'élite de ces travailleurs est économe, indépendante et remplie d'initiative. Beaucoup d'entre eux possèdent de petits commerces et chez tous on trouve un désir bien marqué de s'établir. Lorsqu'ils sont traités avec considération, ils sont loyaux à un degré qui pourrait être traité de féodal. Dans les Métiers de la construction principalement, les ouvriers sont d'une classe supérieure et ont l'ambition de posséder leur propre maison; bien souvent ils travaillent ensemble sur une petite base coopérative pour bâtir l'un pour l'autre.

Il y a une très bonne classe de main d'oeuvre qui se développe aujourd'hui dans la Province de Québec et Montréal en attire sa part. Celle-ci se recrute parmi les éléments qui, il y a quelques années, émigraient de la Province vers l'Ouest du Canada et les Etats-Unis pour s'engager dans l'industrie moderne. Ces gens reviennent maintenant et constituent une classe très désirable de main d'oeuvre experte.

Il y a à Montréal quelques 68 organisations affiliées aux unions ouvrières internationales, comprenant environ 90 succursales locales avec un total de près de 32,000 membres.

Montréal est très avancé au point de vue de la législation ouvrière et possède des règlements de manufactures concernant l'inspection, le salaire minimum ainsi que la loi des accidents du travail. Montréal a également de bonnes écoles techniques et les unions ouvrières collaborent avec ses autorités pour essayer de développer des jeunes gens. Il y a aussi quelques branches réservées aux jeunes filles.

## Loi du Salaire Minimum des Femmes

Cette loi est régie par une Commission, dont la première a été nommée en 1927. Les premiers règlements ont été adoptés le 1er janvier 1928. La politique de la Commission est d'établir un règlement pour une seule industrie à la fois. Sa procédure est une question d'éducation aussi bien des patrons que des ouvrières.

Il y a 763 établissements à Montréal employant 20,029 personnes, qui sont déjà réglementés de la façon suivante :

## No 1. Blanchisserie — Teinturerie — Nettoyage à Sec :

Nombre d'employées	Apprenties Salaire minimum par semaine	Salaire moyen payé par semaine
13,036	6 premiers mois \$ 9.00	\$12.63
	6 mois suivants 10.50	
	après 12 mois 12.00	

## No 3. Imprimerie dans toutes ses branches: Impression, Lithographie, Reliure, Fabrication d'enveloppes

Nombre d'employées	Apprenties Salaire minimum par semaine	Salaire moyen payé par semaine
1,046	les 6 premiers mois \$ 7.00	\$12.85
	les 6 mois suivants 8.00	
	après 12 mois 9.50	
	après 18 mois 11.00	
	expérimentées 12.50	

## No 5. Industries Textiles, y compris le Tricotage, le Tissage, le Décatissage et les procédés connexes:

Nombre d'employées	Apprenties Salaire minimum par semaine	Salaire moyen payé par semaine
2,674	les 6 premiers mois \$ 7.00	\$13.33
	les 6 mois suivants 8.00	
	après 12 mois 9.00	
	après 18 mois 10.00	
	Expérimentées 12.00	

(C'est la seule industrie où la proportion d'ouvrières employées en dehors de Montréal est plus grande que dans la Cité même.)

## No 7. Cuir, comprenant: Chaussures, Gants, Sacs de dames :

Nombre d'employées	Apprenties Salaire minimum par semaine	Salaire moyen payé par semaine
2,124	les 6 premiers mois \$ 7.00	\$14.62
	les 6 mois suivants 8.00	
	après 12 mois 9.50	
	après 18 mois 11.00	
	Expérimentées 12.50	

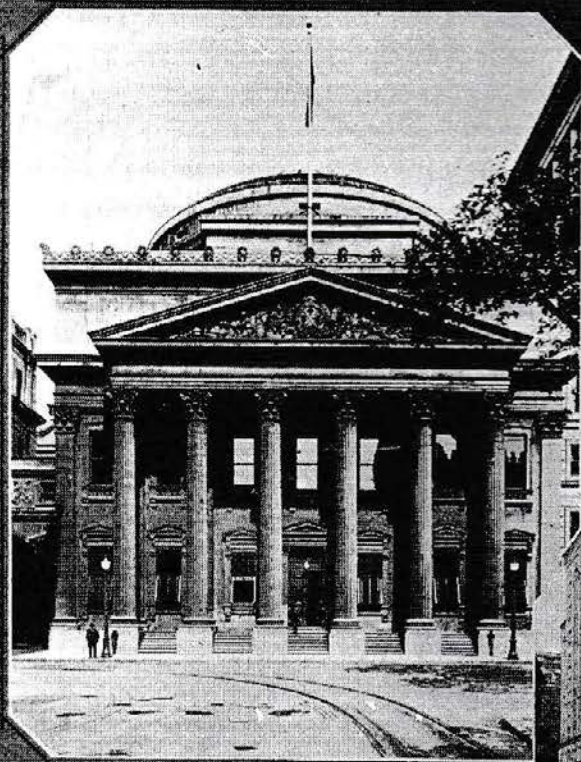
(Tous les métiers ci-dessus sont limités à une semaine de travail de 44 à 48 heures.)



CHATEAU de RAMEZAY



BANQUE ROYALE



BANQUE DE MONTREAL



EDIF. DOMINION SQUARE

MONTREAL, CAN.

Nos 8-9-10-11. — Métiers de la Couture, comprenant:  
Confection pour hommes, Vêtements pour  
dames, Chapeaux, Casquettes, Salopettes, Che-  
mises, Faux-cols, Cravates, etc....:

Nombre d'employées	Apprenties Salaire minimum par semaine	Salaire moyen payé par semaine
9,510	les 6 premiers mois \$ 7.00	\$11.87
	les 6 mois suivants 8.00	
	après 12 mois 9.50	
	après 18 mois 11.00	
	Expérimentées 12.50	

(Approximativement)

Salaire moyen des ouvrières expérimentées  
\$16.95 par semaine.

No. 12 Tabac :

Nombre d'employées	Apprenties Salaire minimum par semaine	Salaire moyen payé par semaine
3,339	les 6 premiers mois \$ 7.00	\$11.87
	les 6 mois suivants 8.00	
	après 12 mois 9.50	
	après 18 mois 11.00	
	Expérimentées 12.50	

(Approximativement)

Salaire moyen des ouvrières expérimentées  
\$15.67 par semaine.

(Tous les métiers ci-dessus sont réglés sur une base  
de 55 heures par semaine, mais sans limitation de la durée  
de la journée de travail.)

Métiers travaillant sur commande : Jusqu'à présent  
il n'a pas semblé désirable d'entreprendre la réglementa-  
tion de ces maisons qui présentent un problème spé-  
cial non pas en ce qui concerne l'application d'un règle-  
ment, mais par suite de la dissémination de ces entre-  
prises, de la fluctuation de leurs besoins de main-d'œuvre  
et enfin de leur instabilité en général.

Salaire et Heures de Travail à Montréal

1. Métiers de la Construction

	Salaire par heure	Heures par semaine
Briqueleurs . . . . .	\$ 1.12½ à 1.20	44 à 50
Charpentiers . . . . .	0.70 à 0.85	44 à 50
Electriciens . . . . .	0.70 à 0.80	44 à 46½
Peintres . . . . .	0.65 à 0.80	44 à 49½
Plâtriers . . . . .	1.15	44 à 49½
Plombiers . . . . .	0.85	44
Tôliers . . . . .	0.75	50
Tailleurs de pierre	0.90	44
Manœuvres . . . . .	0.35 à 0.40	55 à 60

2. Travailleurs en Métaux

Forgerons . . . . .	0.60 à 0.70	44 à 58
Chaudronniers . . . . .	0.50 à 0.85	47 à 58
Mécaniciens . . . . .	0.50 à 0.80	44 à 58
Mouleurs de fonte	0.60 à 0.82½	45 à 55

3. Tramways Electriques

Cond. et G.-Moteurs	0.51	70
Ouvriers des lignes	0.51	63 à 70
Ouvriers des dépôts	0.31 à 0.53	63 à 70
Electriciens . . . . .	0.51 à 0.57	50
Ouvriers des voies et manœuvres . . . . .	0.38	60

4. Métiers de l'Imprimerie

Comp. à la machi- ne et à la main (journal) . . . . .	38.00 à 43.00	48
Comp. à la mach. et à la main (T. de ville) . . . . .	36.00 à 42.00	44 à 48
Pressiers (journal.)	38.00	48
Pressiers (t. de v.)	36.00	48
Relieurs . . . . .	33.75	48
Relieuses . . . . .	15.00	48

### *Droits Civils des Femmes*

En vertu de la loi promulguée par la province de Québec en 1931, les femmes mariées ont l'entier contrôle des fonds qu'elles reçoivent pour leur travail personnel.

### *Mineurs*

Les mineurs âgés de plus de 14 ans peuvent prendre engagement pour la location de leurs services et percevoir leurs propres salaires.

### *La loi des Accidents du Travail*

Dans la Province de Québec cette loi est administrée par une Commission ayant son siège à Québec. Aux termes de la législation antérieure à 1928 le droit à compensation de l'ouvrier et le montant à accorder étaient entièrement déterminés par la Cour Supérieure. Depuis 1928, c'est-à-dire sous le régime de la législation actuellement en vigueur, le droit à compensation et le montant sont tous deux déterminés par la Commission. Le rôle de la Cour Supérieure, suivant une opinion généralement admise, se borne à donner aux ordres de la Commission la valeur exécutoire d'un jugement. La loi prévoit également un tarif des soins médicaux.

La loi a été de nouveau amendée pour prendre effet au 1er septembre 1931. Les principaux changements ont trait à la compensation pour certaines maladies industrielles définies, au choix du médecin traitant laissé à la discrétion de l'ouvrier et à l'assurance de l'Etat. Cette assurance est un système d'assurance collective patronale dans lequel, au lieu de payer les primes aux compagnies d'assurance, les patrons contribueront à l'avenir à un fonds national pour la compensation des accidents, fonds qui est administré par la Commission.

### *Loi des Etablissements Industriels*

Cette loi, appelée aussi Loi des Manufactures, est bien conçue et s'adresse au bon sens des patrons pour étudier et appliquer les règlements ou même les développer davantage à leur propre bénéfice. L'inspection y est prévue et la loi exige que toutes les manufactures, usines, ateliers, chantiers et moulins (Sect. 3) doivent être construits et entretenus de manière à sauvegarder la sécurité de tous ceux qui y sont employés; il faut également qu'ils remplissent toutes les conditions hygiéniques nécessaires à la santé et au confort du personnel qui y travaille.

Les garçons en-dessous de 16 ans et les filles en-dessous de 18 ans ne peuvent être employés dans aucune industrie classée comme dangereuse, malsaine ou insalubre.

Il est défendu à tout établissement industriel d'employer des garçons ou des filles de moins de 16 ans ne sachant pas lire et écrire couramment.

Un heure doit être accordée à midi pour le repas et les heures de travail ne doivent pas commencer avant six heures du matin ni finir après neuf heures du soir. Il ne doit pas y avoir plus de dix heures de travail par jour ni plus de soixante heures par semaine. L'industrie textile est limitée à 55 heures par semaine.

### *Devoirs des Patrons*

Chaque patron ou chef d'établissement est tenu de remplir les obligations suivantes :

1. Adresser à l'inspecteur des manufactures dans les trente jours de l'ouverture de son établissement un avis écrit contenant son nom, l'adresse de la fabrique, sa localité, la nature du travail, la nature et l'importance de la force motrice existante.
2. Envoyer dans les 48 heures après un accident, un avis écrit à l'inspecteur l'informant des circonstances dans lesquels un ouvrier a été blessé ou tué avec les détails prescrits à cet effet par la loi.
3. Tenir un registre où doivent être entrés (a) les nom, âge, lieu de résidence des garçons, filles et femmes qu'il emploie et (b) le temps qu'ils sont employés chaque jour et chaque semaine ainsi que l'heure où ils commencent et finissent le travail.
4. Procurer à l'inspecteur tous les moyens nécessaires pour faciliter une inspection complète.
5. Tenir affichés dans des endroits bien en vue dans les locaux de la manufacture les avis et règlements de la loi, etc., qui lui seront fournis par l'inspecteur.
6. Fournir à l'inspecteur un certificat d'un officier du Bureau de Santé attestant que son établissement remplit toutes les conditions voulues de santé et d'hygiène.
7. Fournir chaque année à l'inspecteur un certificat d'inspection des chaudières, moteurs et tuyaux de vapeur existant dans l'établissement.

### *Information Industrielle*

Les demandes concernant les avantages industriels ou les lois et règlements régissant les établissements industriels en la Cité de Montréal doivent être adressées à :

### **LA COMMISSION INDUSTRIELLE DE MONTREAL**

Edifice Métropole

4, rue Notre-Dame Est.

Montréal, Canada.



# L'organisation ouvrière à Montréal

La population ouvrière de la Cité de Montréal est industrielle et les manufacturiers sont certains d'y trouver en abondance la main-d'œuvre experte dans tous les corps de métiers.

Laborieux et disciplinés, les ouvriers de notre cité se sont depuis longtemps rangés sous la bannière des syndicats qui, tout en sauvegardant les intérêts de leurs membres, assurent aux patrons le meilleur service.

De plus, conscients de leur rôle social, les travailleurs ont formé différents clubs ouvriers pour la défense de leurs droits et l'amélioration de leur condition.

Ces clubs ont déjà fait de bonne besogne et ne manquent jamais une occasion de servir la cause de leurs membres. Appelés journellement à avoir recours aux représentants officiels du pays, ces clubs ont chacun leur

allégeance politique bien marquée, qui leur permet de s'adresser en toute confiance aux élus de leur parti.

Cette situation particulière les met cependant rarement en conflit.

Aujourd'hui plus que jamais, en présence de la crise aigue que nous traversons, les chefs de l'organisation ouvrière ont reconnu la nécessité d'unir leurs efforts pour parer aux difficultés de l'heure. Aussi les voyons-nous marcher la main dans la main, sans distinction de parti, pour le plus grand bien de la communauté.

S'il est conscient de ses droits, l'ouvrier montréalais l'est aussi de ses devoirs et le patron qui le traite bien trouve en lui un employé zélé et habile.

Abondance de main-d'œuvre, ouvriers experts et bien organisés, tels sont les avantages qu'offre notre cité à l'industriel qui vient s'y établir.

## Unions Nationales et Catholiques

En 1901, un différend ayant éclaté à Québec dans l'industrie de la chaussure, il fut réglé par l'entremise de l'évêque de cette ville et les ouvriers décidèrent de se soumettre à la doctrine sociale de Rome et d'accepter un chapelain. Tel fut au Canada le point de départ du mouvement ouvrier national et catholique. Au cours des années suivantes il se forma dans la province de Québec d'autres syndicats nationaux ils, ajoutèrent alors à leur titre le mot "catholique". Tous acceptaient de se conformer aux règles données le 15 mai 1891 par le pape Léon XIII dans son encyclique sur "Les conditions des classes ouvrières", encyclique qui dans la suite fut proclamée par Pie X comme renfermant les principes fondamentaux des associations ouvrières. Dans la province de Québec, par suite des encouragements que lui prodigua le clergé, ce mouvement des syndicats nationaux prit tous les jours plus d'extension. Il comprit alors qu'il lui serait nécessaire d'avoir une organisation centrale pour le diriger et coordonner les mouvements de ses différentes unions. A la suite de plusieurs conférences annuelles, en 1921, on résolut enfin la création de la Confédération des travailleurs catholiques du Canada dont les règles avaient été préparées par les autorités religieuses. L'organisation des syndicats ouvriers nationaux et catholiques est la même que celle des syndicats ouvriers non sectaires; elle comprend des corps de délégués connus sous le nom de Fédération du commerce et Conseil

du commerce. Ces délégations ont, comme les unions locales, un chapelain nommé par les autorités ecclésiastiques et qui fait de droit partie de leur comité exécutif. Des associations secondaires ayant pour but de favoriser le développement du mouvement syndicaliste national catholique sont connues sous le nom de Secrétariats. Il en a été fondé à Québec, Montréal, Hull, Trois-Rivières, Chicoutimi et Sherbrooke. Au début, il était nécessaire pour pouvoir faire partie des unions nationales catholiques d'appartenir à la religion catholique romaine, mais dans la suite cette règle fut modifiée et il fut possible aux ouvriers n'appartenant pas à cette religion d'y entrer comme membres associés. Ils ont le droit de voter mais ne peuvent être élus à aucune des charges, à moins que dans même union ils n'arrivent à être au moins 50; ils peuvent alors constituer une section et élire leurs dignitaires. Depuis 1921, époque où elle fut constituée, la Fédération ouvrière nationale s'est réunie régulièrement chaque année. En 1929 elle tint une convention à laquelle prirent part 102 délégués représentant 105 unions. L'état financier pour l'année accusait \$9,305 de recettes et \$8,663 de dépenses.

M. Gérard Tremblay, agent d'affaires du Conseil Central des unions catholiques de Montréal, assista à l'assemblée de la Conférence Internationale du Travail, en qualité d'avisur technique des délégués représentant le gouvernement canadien.

Comme il a déjà dit dans les précédents rapports, le Canada est le seul pays de l'Empire britannique où existent des unions nationales et catholiques. Il n'en est pas de même en Europe où ces unions fonctionnent depuis longtemps et y ont même pris une telle extension qu'elles comptent actuellement onze organisations fédérales centrales, et 14 internationales des métiers. Toutes ces sociétés se fondent dans la Fédération internationale des unions catholiques des métiers, Fédération créée à La Haye en juin 1920 et comptant actuellement plus de

1,352,687 membres. Outre les unions d'ouvriers catholiques affiliées à la Fédération chrétienne, celle-ci compte parmi ses filiales plusieurs syndicats ouvriers formés de catholiques et de protestants et quelques-uns même ne comprenant que des protestants.

L'effectif des unions nationales et catholiques à la fin de 1929, d'après les chiffres fournis par la Confédération des travailleurs catholiques du Canada, est d'environ 25,000 membres, répartis en 100 unions locales et 6 cercles d'études.

## Syndicats Ouvriers Internationaux

Vu le grand nombre d'ouvriers syndiqués au Canada faisant partie d'organisations internationales affiliées à la Fédération américaine du Travail, il est juste, nous semble-t-il, dans un rapport qui traite de l'organisation ouvrière dans le Dominion, d'examiner un peu le corps central avec lequel elles sont affiliées. La Fédération américaine du Travail est reconnue comme la tête du mouvement syndical international de l'Amérique du nord.

Cette dernière octroie non seulement des chartes d'affiliation aux associations centrales, mais donne aussi des certificats de membres à certaines classes de salariés qui ne relèvent directement d'aucun syndicat central. Si ces unions indépendantes parviennent à recruter un nombre suffisant d'adhérents, la Fédération fondera une nouvelle association centrale à laquelle seront attachés les ouvriers des professions concernées, et cette nouvelle association deviendra une filiale de la Fédération. Par l'intermédiaire de ses membres organisateurs elle travaille sans relâche, soit à former des associations centrales pour se les affilier, soit à créer des unions locales sur lesquelles elle exercera sa juridiction. Son système d'organisation repose sur le groupement volontaire d'associations autonomes, gouvernant chacune ses membres suivant ses règles particulières. Elle estime, qu'à l'heure actuelle le système d'organisation qu'elle poursuit suffit pour venir en aide au mouvement ouvrier. Bien que la Fédération soit partisan des associations par profession elle ne s'oppose pas à ce que des professions connexes cherchent à se fusionner en une seule association et elle les approuve même si les associations intéressées n'agissent pas sous l'empire de la contrainte. On a parfois demandé à la F.A.T. de favoriser un système d'unionisme industriel englobant dans une même association tous les ouvriers d'une même profession mais elle s'y est toujours refusée. D'après ses règlements la Fédération peut, grâce à certains de ses services, favoriser le groupement de métiers connexes pour

les aider à régler les questions les regardant personnellement; elle peut aussi donner des chartes aux fédérations d'état et aux conseils locaux des métiers et du travail. Depuis 48 ans qu'elle a été fondée, la Fédération américaine du travail n'a jamais cessé de faire preuve d'une grande activité pour tâcher de faire promulguer des lois devant améliorer le sort de la classe ouvrière des Etats-Unis, où elle recrute, il va sans dire, la plus grande partie de ses membres. En de nombreuses occasions elle a aussi aidé tant moralement que pécuniairement les efforts que tentaient les organisations qui lui étaient affiliées pour améliorer la condition des ouvriers. Elle s'efforce, avec le concours de ses nombreux services de régler les différends sur des questions de juridiction de métiers qui peuvent surgir entre des syndicats qui lui sont affiliés et dans bien des cas ceux-ci se sont conformés aux jugements qu'elle a rendus.

Des délégués de fraternité sont échangés entre la Fédération américaine du travail et le Congrès des métiers et du travail du Canada et le Congrès britannique des métiers. Au point de vue législatif la Fédération reconnaît le Congrès comme le chef des syndicats internationaux du Dominion, et lui paie les cotisations des membres des unions locales autonomes qu'elle a établies au Canada (ce sont les associations dont il a déjà été parlé et qui ne relèvent d'aucun syndicat international). De son côté le Congrès reconnaît à la Fédération le droit de régler les différends ouvriers survenant dans les organisations internationales du continent nord américain et se conforme, sans les discuter, aux jugements qu'elle rend. Il lui aide même à les faire respecter, soit en refusant les cotisations des associations qui n'ont pas voulu s'y soumettre, soit en ne permettant pas à leurs délégués de prendre part à ses conventions. Toutefois le Congrès a dans certaines occasions accepté comme affiliées les associations internationales qui avaient été entendues par la F.A.T.

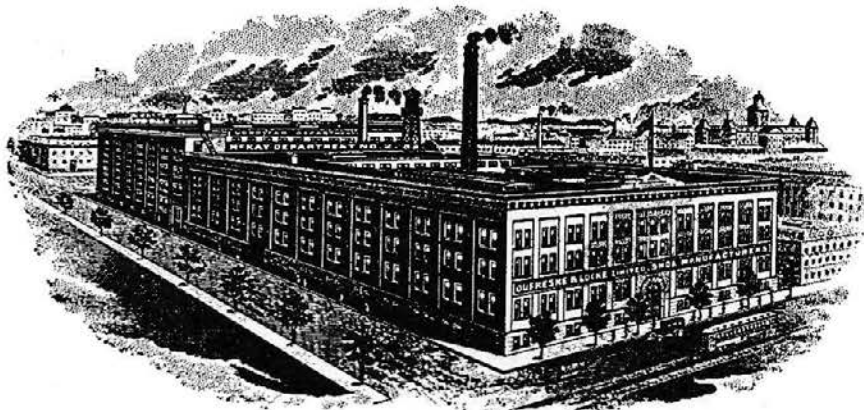
Les associations ouvrières internationales les plus importantes, y compris les associations fraternelles des mécaniciens de chemin de fer et des chefs de train, ont des unions locales au Canada. Les associations fraternelles des employés de chemin de fer, à l'inverse des autres associations ayant des unions au Canada, ne sont pas pour la plupart affiliées à la Fédération américaine du travail. A peu d'exception près, ces organisations centrales sont connues sous le nom d'union des métiers, bien que quelques-unes d'entre elles, telles celles des mineurs, des ouvriers brasseurs, des employés de tramways aient un caractère plutôt industriel, et comprennent parmi leurs membres tous ou presque tous les travailleurs de chacune de ces industries.

Celles de ces unions internationales comptant de très nombreux membres au Canada ont chacune un vice-président ou un délégué résidant dans le Dominion. Ils ont pour mission de s'occuper des intérêts des membres canadiens appartenant aux associations qu'ils représentent, rendant compte au siège central de la situation ouvrière et du fonctionnement des unions locales et ont un compte courant avec les banques canadiennes pour régler les questions financières intéressant leur association. Ces délégués entretiennent des rapports suivis avec le Congrès des métiers et du travail du Canada qui les aide, s'il est nécessaire, à favoriser le développement des diverses associations ouvrières internationales installées dans le Dominion.

## ECHELLE DES SALAIRES RAISONNABLES

payés pour les différents métiers dans  
Cité de Montréal

	Nombre d'heures	Salaire par heure
Amiante .....	9	\$0.75
Briqueteurs .....	9	1.20
Charpentiers-Menusiers .....	9	0.75
Charretiers (voiture simple) .....		0.60
Charretiers (voiture double) .....		0.90
Electriciens .....	8	0.70
Fer architectural .....	9	1.00
Ferblantiers .....	9	0.80
Finisseurs en Ciment .....	9	0.75
Ingénieurs de grues, malaxeurs, monte - charges, excavateurs, compresseurs .....		0.75
Latteurs (Bois et Métal) .....		1.00
Maçons .....	9	1.20
Manœuvres .....		0.40
Mineurs .....	9	0.60
Peintres .....	8	0.70
Plâtriers .....	8	1.05
Plombiers (général) .....	9	0.85
Porteurs d'oiseau .....		0.50
Poseurs de tuiles .....	8	0.85
Tailleurs de pierre .....	8	0.90



**DUFRESNE & LOCKE, Limited**

MANUFACTURIERS DE CHAUSSURES

SHOE MANUFACTURERS

MONTREAL, Canada

# L'Aéroport de Montréal

La récente visite du dirigeable R-100 accomplie avec plein succès a contribué, assez naturellement, à éclairer l'esprit des Montréalais sur les avantages naturels qui mettent notre cité dans une position stratégique pour le trafic aérien transatlantique qui deviendra certainement une réalité dans un avenir assez rapproché. Une récente déclaration du Ministère Britannique de l'Air, qui n'est certainement pas portée à l'exagération, disait: "Le perfectionnement graduel mais constant de la navigation aérienne a transféré la traversée de l'Atlantique du domaine des envolées hasardeuses à celui des routes aériennes régulières."

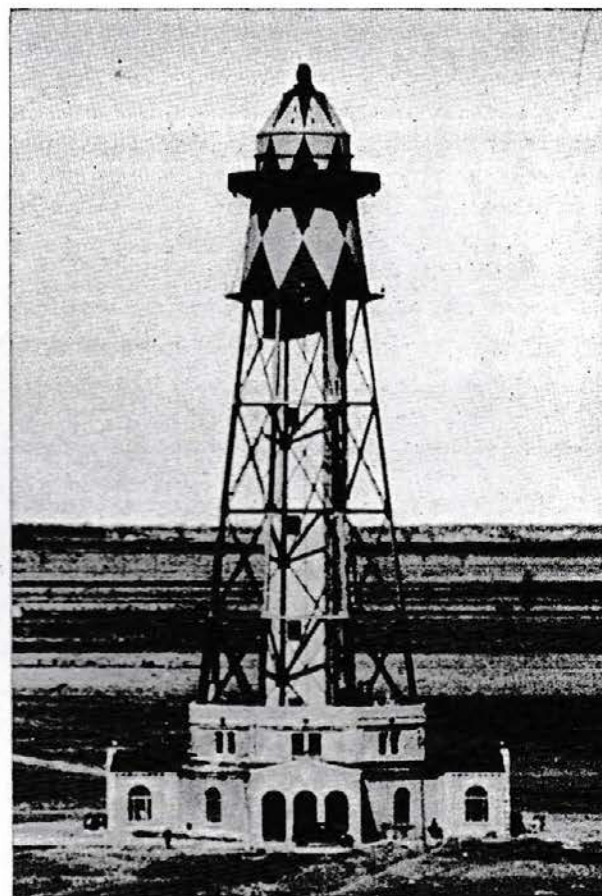
Lorsque, antérieurement à la traversée du R-100, les experts britanniques, après avoir examiné le terrain, suggéraient St-Hubert comme l'endroit logique pour l'érection d'un mât d'ancrage, c'était parce qu'ils se rendaient compte que Montréal était destiné à devenir un grand centre de transport par air et le point de départ pour la plus grande partie des futurs voyages aériens vers la Grande-Bretagne et le continent européen. La situation de la cité comme grand point de jonction, sa proximité — au point de vue aérien — des États populeux de la Nouvelle-Angleterre, à quatre heures seulement de New-York par aéroplane, tout s'accordait pour faire développer rapidement Montréal comme un important aéroport.

Si l'on considère que la route la plus courte par voie des airs entre l'Europe et le Continent Nord-Américain passe au-dessus du territoire canadien, l'importance de la situation de Montréal devient évidente. On étudie actuellement les possibilités de la route du Nord, passant au-dessus du Groenland et si cette route est trouvée pratique, le voyage passera de toute nécessité par les routes aériennes du Canada.

Quel que soit le mode finalement adopté pour le voyage transatlantique, que ce soit le dirigeable ou l'avion, Montréal est absolument bien équipé pour répondre à tous les besoins du trafic. A St-Hubert il a, sans aucun doute, un des plus beaux aérodromes du monde; en ce qui concerne le mât d'ancrage, il n'y a que trois autres aéroports au monde qui soient semblablement équipés.

L'aéroport proprement dit a une superficie de 615 acres. Le ministère de la Défense Nationale y a installé des services de radio, de télégraphie sans fil ainsi qu'un bureau météorologique. De plus on y trouve l'énergie électrique, l'eau, le téléphone et des approvisionnements de gazoline et d'hydrogène.

Il y a peu de contrées au monde où les voyages aériens offrent de plus grandes promesses qu'au Canada. Avec une population relativement faible disséminée sur un vaste continent, avec de grandes distances entre les centres urbains, le voyage aérien nous offre la chance unique de réduire le temps exigé par tout autre genre de transport.



*Le Mât d'Ancre de St-Hubert (Montréal 1930)*  
(Photographie prise par Continental Aero Corporation Ltd)

Si la visite du R-100 n'avait rien accompli d'autre, son éclatant succès n'aurait cependant pas été vain, puisqu'il a renouvelé et ragailardi notre sentiment pour l'aviation. Pendant la guerre, les Canadiens se sont fait un grand nom comme pilotes. Dans les activités moins bruyantes, mais non moins importantes de l'aviation du temps de paix, nous pouvons être assurés que nos pilotes pèseront dans la balance et ne seront pas trouvés inférieurs aux autres.

# Le Stade de Montréal



*Siège de la Ligue de Base-Ball "Royals" de Montréal*

Le Stade de Montréal, siège des "Royals" de Montréal, de la Ligue Internationale du Base-Ball a le mérite d'être une des installations de base-ball les plus belles et les mieux équipées du continent américain.

Ce Stade qui possède de nombreuses avantages que l'on ne rencontre nulle part dans aucun autre stade, peut contenir plus de 25,000 personnes assises, dont 16,000 dans la grande estrade, les autres sièges se trouvant dans les ailes.

Le base-ball a depuis longtemps un grand nombre de partisans à Montréal comme le prouve la faveur qui a été accordée aux "Royals" depuis leur organisation il y a quatre ans. Pour le base-ball seul l'assistance annuelle aux parties atteint près de 300,000 personnes.

Le terrain du Stade est cependant utilisé pour nombre d'autres attractions et sa grande estrade avec son absence à peu près complète de tout poteau se prête facilement à presque tous les genres de réunions athlétiques. Quarante quatre parties de championnat de la Ligue Internationale se jouent au cours de la saison, mais il y a tant

d'autres événements de sports variés ayant lieu au Stade lorsque les "Royals" sont sur la route, que le Stade est occupé presque sans interruption depuis le 1er mai jusqu'au 1er octobre.

En outre du Stade proprement dit, l'installation comprend un bâtiment à 3 étages pour les expositions, avec plus de 100,000 pieds carrés de plancher. L'érection de ce bâtiment a répondu à un besoin qui se faisait sentir depuis longtemps à Montréal et permet d'offrir un local convenable pour le Salon de l'Automobile de Montréal, l'exposition des Articles "Produits-en-Canada" et pour différentes autres réunions d'hiver du même genre.

Le Stade, tout comme la Bâtisse d'Exposition et le Club de Baseball de Montréal, en un mot toute l'entreprise est la propriété de la Compagnie de l'Exposition de Montréal, compagnie entièrement canadienne tant par ses propriétaires que par ses directeurs. Lorsque vous visitez Montréal, vous ne devriez pas manquer d'aller voir le Stade et, si c'est en été, d'y assister à une partie de balle.

SAINT-JEAN    QUEBEC    MONTREAL    TORONTO    WINNIPEG    VANCOUVER  
USINE - NEW TORONTO

## HIPPO-WEIR COMPANY LIMITED

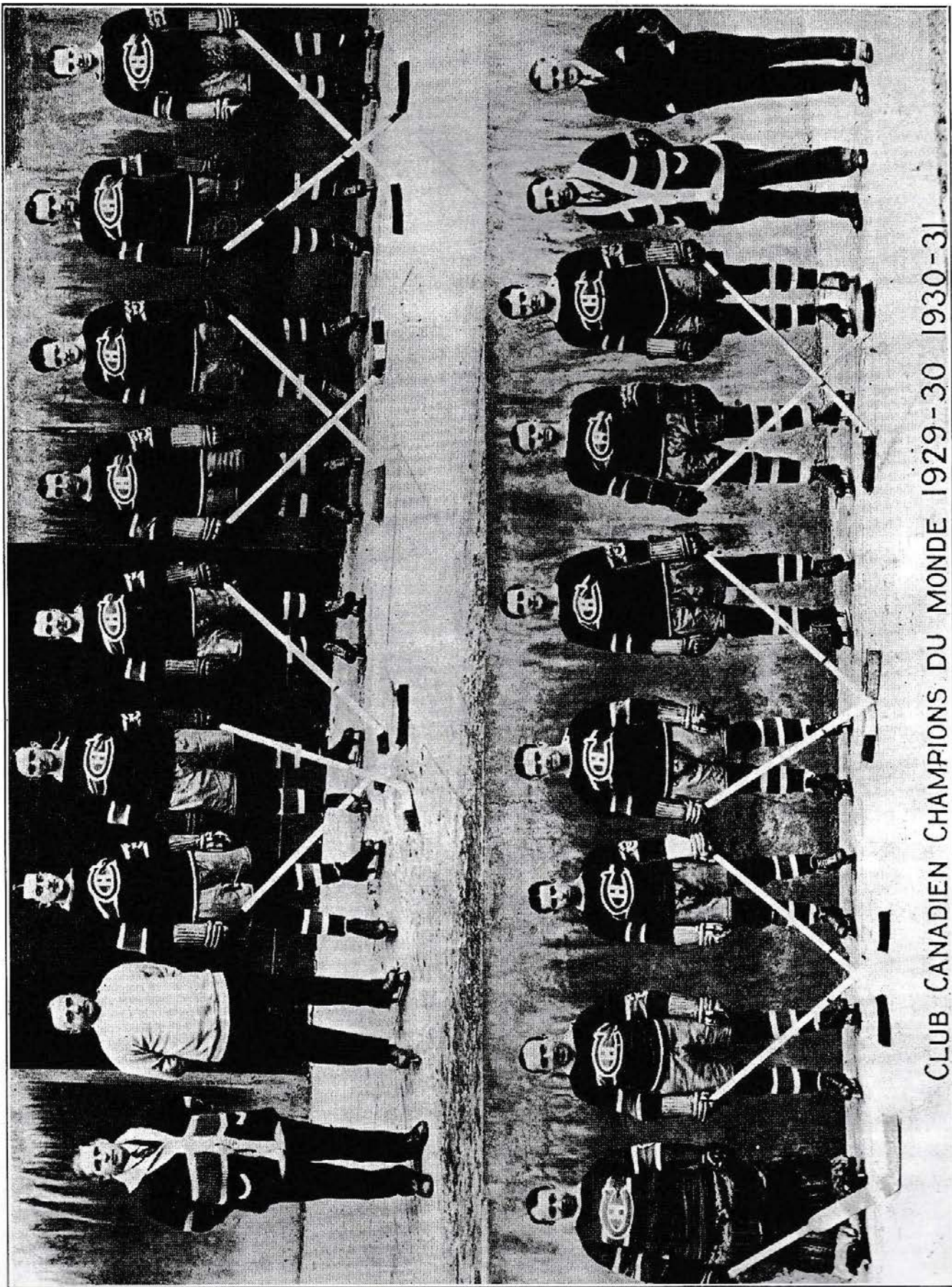
Huile Hippo — Peintures à l'huile  
Hippo — Huile Hippo pour  
plancher — Hippo pour tout usage



Enduit imperméable Hippo  
Peintures en mastic Hippo  
Ciment à plancher Hippo

404 Rue Lagachetière Ouest

MONTREAL, P.Q.



CLUB CANADIEN CHAMPIONS DU MONDE 1929-30 1930-31

# LE HOCKEY

*Le noble jeu d'un noble peuple*

Il est généralement admis que le sport national d'un pays reflète fidèlement la disposition et les qualités de sa population.

L'Angleterre a son cricket, jeu d'une haute portée sportive, reflétant le fameux "fair play" britannique et la Grande Bretagne son "soccer", jeu exigeant de l'habileté et de la vigueur, reflétant l'esprit de bouledogue typiquement attribué à la petite île et à ses habitants.

Les Etats-Unis ont leur baseball, un jeu rempli de tours, de bruit, d'effervescent enthousiasme et de subtilités reflétant la conception générale de l'esprit avisé et de la personnalité yankee.

Et le Canada a son hockey, le noble jeu d'un peuple noble et hardi.

Le jeu le plus rapide du monde, c'est ainsi que le hockey a été nommé à juste titre. Et tout aussi exactement il reflète les qualités robustes et solides du peuple qui a supporté dans les contrées du nord un tout jeune empire, l'une des contrées de l'univers les plus riches en promesses. Une rapidité déconcertante, des corps-à-corps émotionnants et un haut degré d'habileté sont les conditions essentielles du hockey. Dans ce jeu la rapidité et l'habileté prédominent encore la simple force brutale, comme le fait a été amplement prouvé au cours de la présente année, lorsque les finales pour l'ancienne coupe Stanley, l'emblème le plus prisé et le plus historique du hockey, a mis en présence deux équipes qui ne comptent uniquement que sur leur rapidité étonnante et leur adresse pour arriver à leurs fins. Ce fut en effet la rapidité qui fut couronnée la reine du hockey lorsque les rapides Canadiens de Montréal, représentant la race française du Dominion, remportèrent, pour la seconde fois consécutive, le titre de Champions du Monde, un nouveau record pour la Ligue Nationale, telle que constituée à présent.

Le hockey a été de tout temps le sport le plus sensationnel. Aucun jeu n'a jamais atteint, en un si petit nombre d'années, un tel degré de popularité internationale que celui acquis par le hockey depuis 1925. C'est là une preuve positive des qualités et de l'attrait de ce jeu.

Le hockey professionnel ne commença sa carrière qu'il y a un peu plus de vingt ans. Avant cela, le jeu ne se jouait que comme sport d'amateurs, avec peu ou pas d'organisation. La Coupe Stanley devint le principal trophée du hockey quelque peu après 1890 mais la lutte

pour ce prix était du caractère le plus désordonné. Sincèrement parlant, l'attrait de la Coupe attirait des équipes depuis le fond du Yukon au temps de la grande course à l'or du Klondike et ces jours éloignés virent s'établir la fondation sur laquelle le jeu subsiste encore aujourd'hui. Mais ce ne fut guère avant que le professionnalisme bien organisé n'entrât en jeu que le sport du hockey atteignit son succès actuel. Avant cela, le jeu a eu ses vicissitudes. Il y a à peine une douzaine d'années, la principale organisation professionnelle de hockey dans l'Est du Canada était réduite à 3 équipes, dont l'une était même bien peu solide. Mais en 1925, lorsque le jeu s'étendit à la sphère internationale, le hockey commença à se montrer sous son vrai jour. La couleur, la rapidité et les émotions du jeu emballèrent les Etats-Unis en un clin d'oeil. Des équipes furent constituées à Boston et à New York. Ensuite les cités d'importance secondaire commencèrent à entrer dans le mouvement. Chicago entra dans la ligue majeure, se joignant à Pittsburg comme unité de l'ouest. L'attrait du jeu vit le hockey envahir des cités où il n'avait jamais été joué auparavant — Tulsa, dans les champs pétroliers de l'Oklahoma, Kansas City, dans les champs de blé du sud-ouest, des côtes ensoleillées de la Californie presque jusqu'aux frontières du Mexique, à St. Louis — toutes localités où, quelques années auparavant, le hockey n'était qu'un mot vague et qui devinrent des enthousiastes acharnés de ce splendide sport canadien. Tandis qu'il y a six ans, il n'y avait que trois ou quatre équipes dans quelques-unes des cités des Etats-Unis, aujourd'hui il y a une ligue majeure ou mineure de hockey à New-York, Philadelphie, Boston, Chicago, Providence, Springfield, Atlantic City, St. Paul, Minneapolis, Tulsa, St. Louis, Syracuse, Pittsburg, Cleveland, Détroit, New Haven, Oakland, San Francisco, Hollywood, Los Angeles et dans quelques autres villes. Aucun autre jeu dans l'histoire mondiale du sport n'a jamais connu un succès aussi phénoménal. Aujourd'hui le hockey organisé détrône les plus grands sports internationaux du monde entier.

Le Canada est le pays du monde qui produit les joueurs de hockey. Il n'y a guère que deux ou trois joueurs natifs des Etats-Unis qui soient engagés dans les ligues majeures. Le hockey est le véritable jeu national du Canada, car les records de l'institution qui contrôle le hockey amateur dans tout le Dominion ont récemment

révéle qu'il y a plus de 15.000 joueurs amateurs enregistrés dans les ligues juvéniles, juniors, intermédiaires et seniors, ce qui représente une vaste armée de jeunes Canadiens sains, ambitieux et vigoureux en train de bâtir pour l'avenir une forte nation de citoyens bien musclés et d'un noble esprit sportif.

Le hockey, comme il se joue aujourd'hui, est bien différent dans presque tous ses détails du jeu qui se jouait il y a quelques années. La rapidité est la note dominante aujourd'hui, tandis qu'autrefois l'endurance était le principal atout auquel la rapidité était sacrifiée. Les équipes des anciens jours étaient composées de tout juste le nombre de joueurs exigé pour une lutte avec un ou deux joueurs de réserve en cas d'accident. Les réguliers tenaient l'heure entière, évidemment au détriment de la rapidité. Le premier mouvement pour améliorer cette pratique fatigante se produisit lorsque le hockey réduisit ses équipes de sept hommes à six. Ceci donna plus de valeur qu'auparavant à la rapidité. Alors, les gérants qui furent assez clairvoyants pour comprendre que la rapidité serait le facteur essentiel, commencèrent à ajouter à leurs équipes des hommes "d'utilité" qui furent employés plus fréquemment que les auxiliaires des anciens jours jusqu'à ce qu'enfin furent formées les triples lignes d'avant qui existent aujourd'hui, permettant de mettre au jeu à de brefs intervalles toute une nouvelle division avant. Cette façon de faire n'indique nullement une diminution de vigueur; c'est simplement une nécessité pour obtenir la rapidité que le public exige. Avec des lignes avant triples et quelquefois même quadruples, les équipes de hockey d'aujourd'hui conservent du commencement à la fin leur course vertigineuse, condition qui a fait généralement classer le hockey comme le jeu le plus rapide du monde. L'auréole habituelle de sentiment et de tradition couronne toujours les grandes entreprises de hockey des anciens jours, mais il est hors de doute que quelque grandes et durables que fussent ces équipes, elles ne donnèrent jamais rien qui ressemble à la rapidité terrible qui caractérise le hockey d'aujourd'hui, à notre époque de la vitesse et de toujours plus de vitesse.

Les Canadiens de Montréal, détenteurs actuels du titre mondial, ont depuis des années pris la rapidité et l'habileté comme notes dominantes et comme résultat aujourd'hui ils récoltent une abondante moisson. Léo Dandurand, qui est associé à Joe Cattarinich en son temps fameux joueur de la crosse et de hockey, fut parmi les premiers à donner au hockey une ligne légère mais

toujours plus rapide d'artisans de la victoire. Ce fut la fameuse ligne des poids légers de Howie Morenz, Art Joliat et Billy Boucher, tous à ce moment pesant moins de 150 livres. En 1923-24, les Canadiens ayant à tête ces trois étourdissants mousquetaires battirent vigistralement trois équipes championnes pour remporter le titre mondial. Aujourd'hui, avec une équipe qui jamais manqué un jeu au cours de cinq saisons, les Canadiens sont encore les maîtres dans le monde du hockey grâce à leur rapidité et leur habileté.

Morenz et Joliat, les poids légers éclairs, sont toujours les piliers de cette belle organisation, soutenus à l'attaque droite par le petit Johnny Gagnon, marchand de vitesse de 135 livres dont la frappe est terrible. La rapidité de Morenz, Gagnon et Georges Mentha; la façon brillante de tenir le bâton du petit Art Joliat, le joueur de hockey le plus léger mais cependant l'un des plus grands capitaines et des plus notables personnages du jeu; l'habileté du grand et placide "Pit" Lépine, l'un des grands avants défensifs de tous les temps et le nouveau Roi du "Poke Check" du hockey sont les facteurs importants de base à cette puissante organisation. Le fait que la rapidité et l'habileté détiennent la suprématie dans le jeu le plus rapide de l'univers a été prouvé dans les finales de cette saison, lorsque les Canadiens ont tout d'abord battu les redoutables Bruins de Boston, une équipe particulièrement rude et forte, puis ont défait ensuite "Black Hawks" de Chicago composés d'hommes de première force, dans une des finales les plus impressionnantes que le hockey ait jamais connues. La résistance et la souplesse sont également des qualités indispensables au noble jeu, car il a fallu dix rencontres, dont la plupart ont été des batailles longues et difficiles, avant qu'une vaillante équipe canadienne puisse décrocher son titre pour la deuxième fois consécutive. Les Canadiens ont toujours eu la détermination et l'esprit combattif d'un véritable club de championnat pour lutter jusqu'au bout pour la conquête du titre.

Le hockey se répand. Il est devenu un sport reconnu dans les Iles Britanniques et dans les nombreuses colonies européennes. Il n'a jamais manqué de devenir un sport durable partout où il a été joué et ce n'est pas être optimiste que de prévoir qu'un temps viendra où le hockey sera le sport universel du monde entier, que le baseball, le cricket et même le soccer n'ont pu réussir à atteindre.



## Nouvel entrainement pratique pour l'électricité

par Frederick C. Raeth Président de l'Ecole Canadienne d'Electricité Limitée

Les méthodes d'enseignement et les programmes d'études des institutions modernes d'éducation doivent être changés et améliorés d'année en année, tout comme les manufacturiers apportent constamment de nouveaux perfectionnements à leurs produits et à leurs procédés de fabrication, déclare M. Frederick Raeth, président de l'Ecole Canadienne d'Electricité.

Chaque année voit paraître de nouveaux modèles d'automobiles, de nouveaux radios, de nouveaux poêles électriques, de nouvelles glacières, de nouvelles machines de toute sorte et le produit de chaque année est meilleur et ordinairement d'un prix moindre que le même article fabriqué l'année précédente.

Dans le même ordre d'idées, l'Ecole Canadienne d'Electricité s'efforce continuellement de reviser et de per-

fectionner son cours d'études pour répondre aux besoins de l'industrie électrique. C'est là le secret du succès de cette école d'électricité.

Chaque année des changements sont apportés au programme, de nouvelles leçons y sont ajoutées et de nouvelles expériences y sont introduites pour expliquer les principes des inventions nouvelles mises en pratique par les divers manufacturiers d'appareils électriques.

Une autre raison du grand succès des gradués de l'Ecole d'Electricité réside dans la méthode du "Laboratoire-Atelier" permettant d'enseigner l'électricité d'une façon pratique. Les élèves apprennent leur métier en faisant de réels travaux d'électricité sur une série de machines et appareils électriques d'une valeur de plusieurs milliers de dollars.

## Enseignement Pratique de l'Electricité dans un délai de Six MOIS à Un AN

**Nous nous spécialisons**  
en  
**RADIO**  
**POSE DE FILS**  
**ESSAIS D'INSTALLATIONS** et **D'APPAREILS**  
**COURANT DIRECT ET**  
**ALTERNATIF**  
**ARMATURE**  
**MOTEURS-**  
**GENERATEURS**  
**TRANSFORMATEURS**  
**RACCORDEMENTS,**  
**ETC.**

**Canadian School  
of Electricity Ltd.**

1485 Rue Bleury, Tél. HA. 4745



Les étudiants apprenant à faire les travaux d'électricité tels qu'ils sont effectués sur les chantiers de construction.

"Cette méthode pratique pour entraîner les jeunes gens dans les diverses branches de l'industrie électrique a été inaugurée au Canada par l'Ecole Canadienne d'Electricité" ajoute M. Raeth. "C'est la seule et unique institution de ce genre dans tout le Dominion du Canada et son succès remarquable est dû à ses méthodes modernes d'enseignement. Des électrotechniciens et des ingénieurs juniors y sont gradués dans une période variant de six mois à un an. Cet entraînement rapide et intensif a surpris même quelques-uns des plus grands chefs de l'entraînement professionnel."

La façon d'enseigner l'électricité à l'Ecole Canadienne d'Electricité diffère de toute autre méthode qui ait jamais été employée jusqu'à ce jour. Chaque élève reçoit son instruction au moyen de cinquante brochures de leçons spécialement préparées, dont chacune couvre un sujet particulier sur l'application commerciale de l'électricité. Ces livres de leçons sont écrits en langage simple et les sujets y sont présentés de façon intéressante et attrayante. L'élève prend un intérêt de plus en plus marqué à l'électricité à mesure qu'il avance dans ses études. Les jeunes gens de Montréal et des environs ont l'avantage de recevoir leur instruction aux cours du jour ou du soir à leur choix.

Les principes fondamentaux de l'électricité et de ses applications comprennent l'éclairage électrique, les moteurs et générateurs, l'installation des machines à courant direct ou alternatif, l'opération des sous-stations, le dessin technique, la radio et son service, etc.

Les cours sont donnés en anglais, mais les élèves français reçoivent des explications spéciales en français s'ils ne comprennent pas les termes techniques anglais de leurs livres de leçons.

Depuis la fondation de l'Ecole à Montréal, des centaines de gradués ont obtenu de bonnes positions dans les diverses compagnies électriques et les entreprises de services publics et il n'y a jamais assez d'électriciens bien entraînés pour répondre à la demande.

Les gradués de l'Ecole Canadienne d'Electricité sont qualifiés pour remplir des postes de confiance dans l'industrie électrique. Des contremaîtres, des chefs de services, des gérants, des opérateurs de radio, des réparateurs de radio, des opérateurs de cinéma, etc... tous gradués de l'Ecole, se trouvent aujourd'hui dans les diverses entreprises d'électricité et de radio. Le succès des gradués est une bonne preuve de l'instruction experte que reçoivent les élèves dans cette grande institution d'enseignement électrique.

Sable, Chaux, Brique

Sable **BLUE DIAMOND** Chaux

Mortier tout préparé

**Standard Lime Company Ltd.**

Successieurs de  
**LIME PRODUCTS LIMITED**

1595 Rue St-Grégoire - Montréal  
AMherst 2108-2109



COUVERCLE D'EGOUT SILENCIEUX

**Montreal Foundry Limited**

Bureau 1260 rue Condé — MONTREAL  
Téléphone: Wilbank 9022

# Les Bananes de la Jamaïque

par J. M. Pringle, Président de la Canada West Indies Fruit Co., Ltd.

Il y a gros à parier que la majorité de la population du Canada sait ce que sont les bananes et a mangé des bananes. Cependant le fait de savoir combien de gens parmi cette multitude connaissent quelque chose de l'importance de cette industrie est une toute autre question. Combien y en a-t-il qui, en voyant ces fruits à l'étalage des divers magasins, se rendent compte des divers stades par lesquels ils passent avant d'arriver à la portée du consommateur.

Beaucoup de personnes seront probablement surprises d'apprendre que pour l'année 1930 la consommation mondiale des bananes a atteint le total énorme d'environ 103,000,000 de régimes, ce qui représente approximativement 10,300,000,000 de bananes. D'après les estimations les plus exactes, sur cette quantité les Etats-Unis ont absorbé quelque chose dans le voisinage de 70,000,000 de régimes, l'Europe et le Royaume-Uni environ 28,000,000, tandis que le Canada n'en a consommé que de 3,000,000 à 3,500,000 de régimes.

Il y en a probablement beaucoup qui ignorent qu'un bananier ne porte qu'un régime de bananes. Lorsqu'un régime de bananes est prêt pour le marché, il faut, pour le cueillir, couper l'arbre. Ceci ne veut pas dire qu'on soit obligé de semer un nouveau plant pour chaque régime de bananes cueilli, car l'arbre adulte avant d'être abattu a produit des ramifications qui poussent pour le remplacer. Pour mieux expliquer la chose on peut la comparer au cas d'une mère et de son enfant. Lorsque le premier arbre pousse, il lui est permis d'avoir un petit enfant qui grandit à ses côtés et lorsque le temps arrive de sacrifier la mère, l'enfant a déjà atteint une taille considérable et a lui-même un autre petit enfant. Si le terrain est assez riche, ce procédé peut se continuer sans plantation nouvelle pendant une période atteignant jusqu'à vingt ans, bien qu'il ait été reconnu préférable de ne pas laisser ce procédé se continuer pendant une période supérieure à cinq ans.

Ceci semble très simple, cependant il faut beaucoup de peine et de main d'oeuvre experte pour soigner ces plantes jusqu'à leur point de maturité. Il faut ajouter que la plante, ne pénétrant que peu profondément dans le sol, est très exposée aux vents et aux conditions climatériques.

## La Récolte de la Jamaïque

Il est intéressant de noter que presque toute la production provient des régions tropicales des Indes Occidentales Anglaises, du Mexique et des régions de l'Amérique du Sud. L'île de la Jamaïque, dans les Indes Occidentales Anglaises, d'où proviennent probablement 75 pour cent ou même davantage des bananes consommées en Canada a une production remarquable de 25,000,000 régimes soit environ un quart de la production du monde entier.

Pour obtenir la banane, on plante une racine qui croît rapidement. A compter du temps où la bulbe est mise en terre il est possible de récolter le fruit dans une période de dix mois, bien que, dans la généralité des cas, ce temps atteigne de douze à quatorze mois. Un acre planté en bananes comprend en moyenne de 300 à 400 bananiers. L'arbre lui-même, qui est de nature fibreuse, contient à peu près 90 pour cent d'eau et sa croissance est si rapide qu'on peut presque le voir grandir de jour en jour. Lorsque l'on considère que cet arbre atteint une hauteur de 15 à 18 pieds en douze mois, on se rend compte qu'il croît à raison de plus d'un pied par mois, soit en chiffres ronds environ un demi-pouce par jour.

Lorsque l'arbre est prêt à porter ses fruits, la fleur commence à apparaître au milieu du faite du tronc et présente tout d'abord l'aspect d'un cône rouge. A mesure que progresse la croissance la tige de la banane sort du sommet de l'arbre et commence à se recourber lorsque la pointe du cône se tourne vers la terre. Au cours de la croissance les pétales rouges commencent à tomber, et chacun d'eux, en tombant, découvre ce que nous connaissons dans les magasins sous le nom d'une grappe de bananes. Ces grappes, dans leur première phase, se redressent pour arriver à former éventuellement un régime de bananes tel que nous le voyons lorsqu'il est offert en vente.

## Manutention

Pour donner une idée des nombreuses manutentions qu'exigent ces bananes avant de pouvoir arriver entre les mains des consommateurs, le procédé du commencement à la fin est le suivant :

Les bananes sont coupées dans le champ et portées sur le site par l'ouvrier jusqu'à un magasin central situé en un endroit convenable sur la route à une distance variant quelquefois de cent verges à un mille. Elles y sont placées en tas pour être ensuite chargées sur des voitures ou des camions automobiles qui les transportent aux hangars des quais. Lorsqu'elles arrivent à ce point, elles sont déchargées des voitures et portées aux quais où elles sont rangées en larges tas convenablement assortis et choisis.

Lorsque les bateaux arrivent pour transporter les bananes vers les ports étrangers, celles-ci sont enlevées des quais, placées dans de grandes barges qui les apportent aux navires, qui, à peu d'exceptions près, sont incapables d'aborder le long des quais et restent ancrés en haute mer. Les bananes sont alors sorties des barges pour être chargées dans les écoutilles des navires et entassées dans les cales de ces bateaux qui transportent des cargaisons dont l'importance varie de 20,000 à 120,000 régimes de fruits.

Ces bateaux partent pour les différents ports de la

Grande Bretagne, du Continent, des États-Unis et du Canada. Leur voyage dure de trois jours et demi à quinze jours. Dans le dernier cas, les vapeurs sont munis d'un système de réfrigération. Lorsque les bateaux arrivent à destination, les fruits sont sortis des cales et mis dans les docks, d'où ils sont chargés dans les wagons de chemin de fer ou les camions automobiles pour être transportés au marchand de gros, qui à son tour utilise ses propres moyens pour les distribuer aux détaillants.

Dans la plupart des cas le fruit expédié par chemin de fer reste en route pendant sept jours; l'on voit donc qu'entre le moment où les bananes sont coupées jusqu'au moment où elles atteignent le consommateur, elles ont passées par un grand nombre de mains.

Pour celui qui n'a pas beaucoup réfléchi à la question en voyant le beau fruit jaune suspendu dans le magasin, la description ci-dessus donnera probablement une idée des divers procédés auxquels la banane doit passer avant d'apparaître sur la table comme article d'alimentation.

## GENERAL STEEL WARES, LTD

Ce serait certainement une excellente contribution à la prospérité générale, si les assemblées de toutes les compagnies canadiennes faisaient ressortir des vues aussi justes que celles exposées à l'assemblée des actionnaires de la General Steel Wares Ltd, tenue récemment. Plusieurs orateurs y ont insisté sur l'importance qu'il y a pour le Canada à développer le mouvement "Achetez en Canada" et ont déclaré à juste titre que si les acheteurs canadiens dépensaient pour des produits canadiens l'argent qu'ils emploient pour l'achat de produits importés, cette compagnie, aussi bien que toute autre établissement bien dirigé, pourrait continuer à prospérer et à payer des dividendes.

La General Steel Wares est une compagnie foncièrement canadienne et constitue un facteur important dans la vie économique du pays. Pour le prouver, il suffit de faire remarquer que dans ses différentes usines réparties dans tout le Canada, cette compagnie donne de l'emploi à près de 4,000 personnes. Le seul fait que de son succès dépend la vie de tant de familles canadiennes devrait être un argument de plus pour la faire soutenir par le public acheteur. Les produits de la compagnie qui comprennent toutes sortes d'ustensiles et d'accessoires de cuisine en émail, nickel, cuivre et tôle, seaux et accessoires de plomberie, glacières et équipement de fontaine à soda, de même qu'une ligne bien connue de poêles et fourneaux, peuvent, au point de vue de la qualité sup-

porter favorablement la comparaison avec toute autre marque. Et lorsque l'importance des affaires permet un volume suffisant d'exploitation, les prix de la compagnie sont aussi bas que ceux de n'importe quel autre concurrent.

Les destinées de General Steel Wares sont entre les mains de John C. Newman, industriel notoire, qui est président de la compagnie. Il est également président de la compagnie Robert Mitchell, président de Baldwin's Ltd, Canada et directeur d'autres compagnies importantes. M. Newman est membre de la Commission du Havre de Montréal et malgré tout cela il trouve encore le temps de s'intéresser sur une vaste échelle aux œuvres philanthropiques. Depuis des années il a été intimement lié à la question du maintien des hôpitaux de la cité.

Le capital de la compagnie comprend des obligations, ainsi que des actions ordinaires et préférentielles. Le bureau de direction se compose comme suit: John C. Newman, Hon. Donat Raymond, Frank Ross, Montréal; F. S. Corrigan, W. S. Gibson, H. H. Horsefall et W. S. Hodgens, Toronto et A. J. Clark, de Winnipeg. Les bénéfices de l'an dernier ont été faibles par suite des conditions de dépression, mais dès le retour de temps meilleurs la compagnie est appelée à devenir une des entreprises les plus prospères du pays. Elle a une très forte situation financière, avec un capital roulant de plus de \$6,000,000.

# *Le Service de la Police de la Cité de Montréal*

Le Service de la Police de la Cité de Montréal a évolué, en même temps que la Cité s'est développée, et a grandi en importance, à mesure que les besoins se sont multipliés. Il n'est plus ce qu'il était autrefois au temps où le gouverneur, Monsieur de Maisonneuve, formait un corps de police, composé de 140 citoyens, volontairement enrôlés et s'engageant à protéger la paix publique dans Ville-Marie.

Ce n'est en réalité qu'en 1851, sous Lord Elgin, que la Cité de Montréal a réellement pris à sa charge l'organisation d'un corps de police, en vertu d'un statut qui autorisait le Conseil de Ville à former, régler, armer, loger et payer tous les officiers et les hommes de police. Le corps se composait alors de 100 hommes.

## *Le personnel*

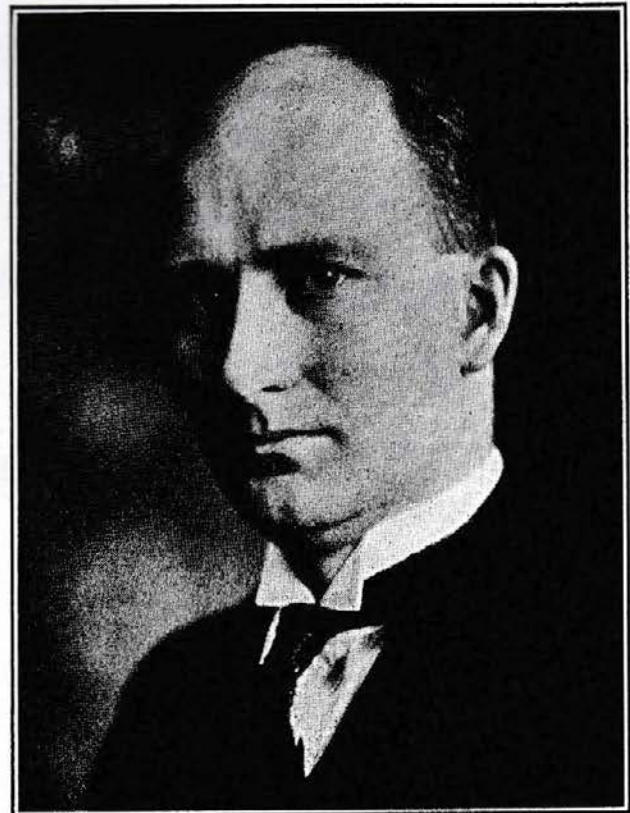
Aujourd'hui le Service de la Police de Montréal comprend le personnel suivant : le directeur, 2 assistants-directeurs, 7 inspecteurs, 31 capitaines, 77 lieutenants, 54 sergents et 1,082 constables. Le Bureau de la Sûreté, spécialement chargé de la recherche des criminels, et qui relève également du directeur, se compose d'un inspecteur, d'un assistant-inspecteur, de 6 capitaines et de 92 sergents-détectives. A ce bureau est également attaché un secrétaire, un statisticien, un anthropomètre et adjoint.

Le personnel du service comprend en plus un aviseur-légal, 2 médecins, 5 garde-malades et 4 matrones; le secrétariat dont un chef et 40 commis; les opérateurs des signaux, dont un chef, 2 assistants et 78 préposés; les palefreniers au nombre de 10 et les chauffeurs au nombre de 12.

Ceci forme un total de plus de 1,500 hommes chargés, sous les ordres du Directeur du Service, de veiller au

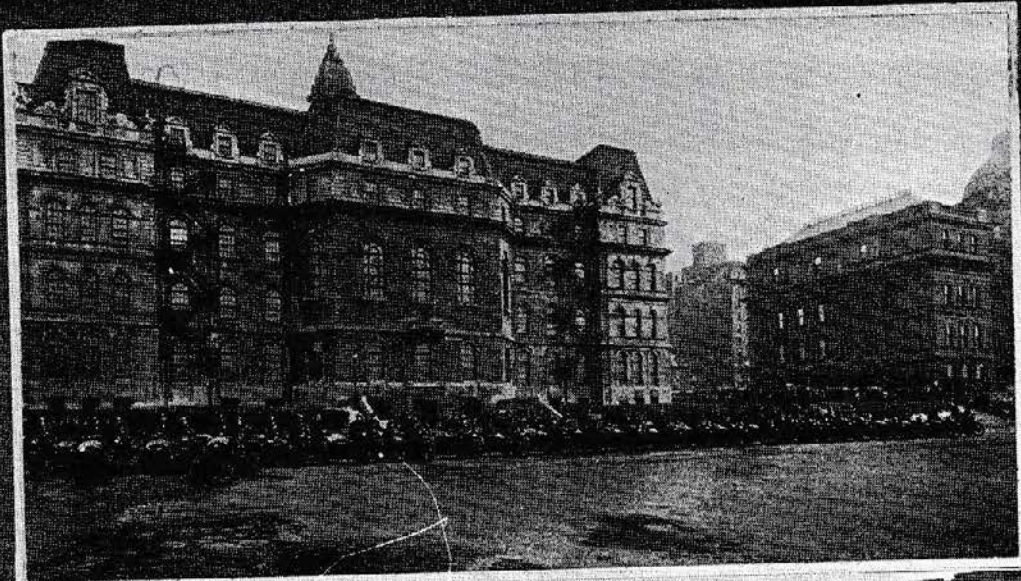
maintien de la paix publique, à l'observance des règlements, à la recherche et à la poursuite des criminels.

Le Service comprend un département de la circulation, spécialement chargé de faire observer les règlements de la circulation et en tête duquel est placé un inspecteur, ayant sous ses ordres un capitaine, plusieurs lieutenants, sergents et constables. Ce corps a été formé depuis plusieurs années déjà, le problème de plus en plus difficile de la circulation dans les grandes cités ayant fait comprendre aux Administrateurs et à l'Etat-major de la police la nécessité de former un corps d'hommes spécialement entraînés à l'étude de ce problème.

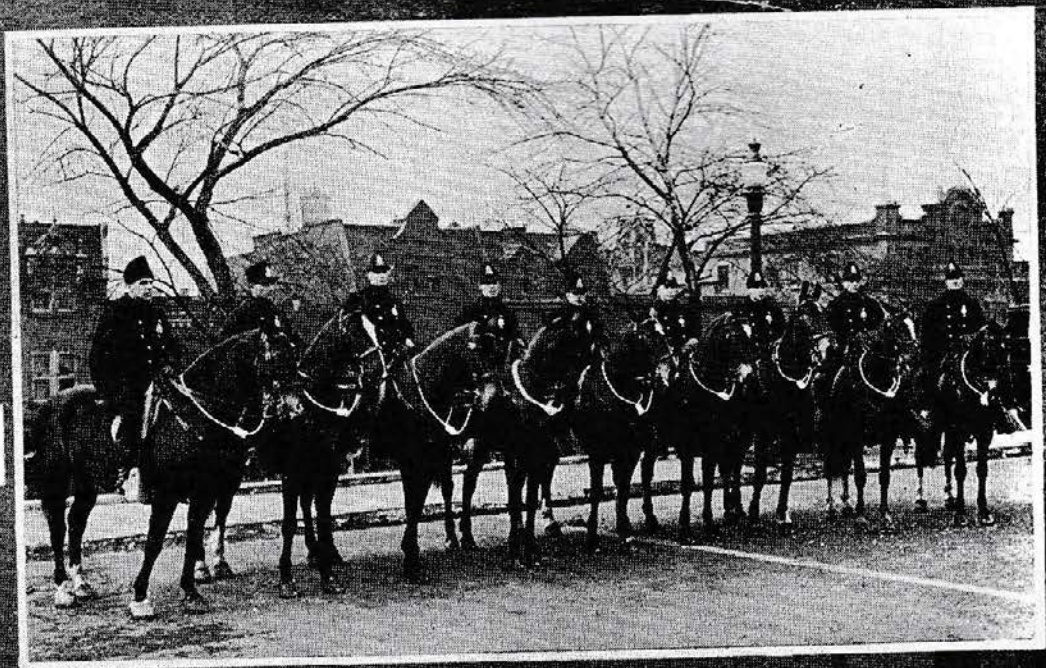


**FERNAND DUFRESNE**  
Directeur de la Police

L'ESCOUADE  
à  
MOTOCYCLETTES



LA FLOTTE  
des  
AUTOMOBILES



POLICE MONTEE

MONTREAL, CANADA

Il faut noter également d'une façon toute spéciale le département de l'anthropomètre. Ce département existe à Montréal depuis déjà longtemps. Tous les criminels qui tombent sous la main de la police à Montréal sont photographiés. Leurs mesures et marques d'identification spéciales y sont prises et notées de même que leurs empreintes digitales. Le tout est soigneusement conservé dans les archives du département, lequel dépend immédiatement de l'inspecteur en charge de la Sûreté. Ce système, qui existe d'ailleurs dans toutes les grandes villes du monde, rend beaucoup plus facile la recherche et la poursuite des criminels, et est d'un grand secours non seulement à notre propre police, mais aussi aux polices de toutes les autres villes.

### *Les Quartiers-Généraux*

Les Quartiers-Généraux de la Police sont situés rue Gosford, dans l'Annexe de l'Hôtel-de-Ville, où elle occupe le rez-de-chaussée. Le Bureau de la Sûreté, occupe une bonne partie du premier étage de l'édifice. Tout récemment, des améliorations importantes ont été faites dans les dispositions, l'aménagement et l'ameublement de ces bureaux.

Tels que maintenant situés, les bureaux sont dignes de l'importance des fonctions exercées par la police, et les Autorités, en acceptant de faire les améliorations suggérées, ont compris la nécessité de placer les Quartiers-Généraux dans un local qui réponde aux exigences du service et à la situation de la Cité.

### *Signaux du Service de la Police*

Il existe actuellement 35 postes de police. Le service des signaux est complètement installé dans 22 de ces postes. Ce service permet aux hommes de police en faction de se rapporter à leur poste, à périodes déterminées, et a pour effet de tenir le capitaine du poste au courant des allées et venues du constable et, par conséquent, de surveiller plus étroitement l'efficacité du service. L'installation de ces signaux se continue, et aujourd'hui, il n'y a que les postes les plus éloignés qui n'en sont pas encore munis.

Tout récemment le Service de la Police a fait installer le système dit "télegraph" (teletype). Actuellement le Bureau de la Sûreté, le Bureau de la Circulation, le garage de la police et 22 postes sont reliés par ce système. Ceci permet la transmission immédiate et simultanée dans tous ces différents postes, de tous les messa-

ges qui peuvent être envoyés par l'entremise du poste central. Comme ces dépêches s'écrivent automatiquement dans les postes récepteurs, les possibilités d'erreur sont diminuées d'autant, en même temps que la rapidité des informations est assurée.

### *Police Montée*

Cette branche du Service comprend actuellement un corps de 24 hommes. Ce corps est spécialement chargé de surveiller les parcs publics, de maintenir l'ordre lorsqu'il s'agit de processions et de parades, et est également d'une grande utilité en cas d'appels urgents lors de démonstrations qui menaceraient de devenir tumultueuses.

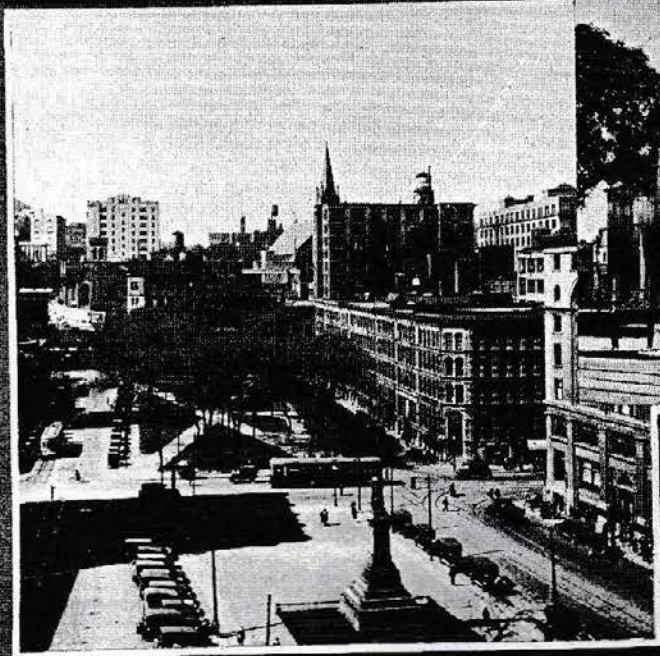
### *Entraînement*

Tous les hommes du corps de police suivent un entraînement spécial. Un gymnase parfaitement outillé a été organisé il y a plusieurs années. Il est dirigé par un inspecteur, 2 lieutenants et 1 sergent, qui se sont spécialement qualifiés pour les fonctions qu'ils remplissent. Ils font suivre aux hommes de police un cours complet de culture physique.

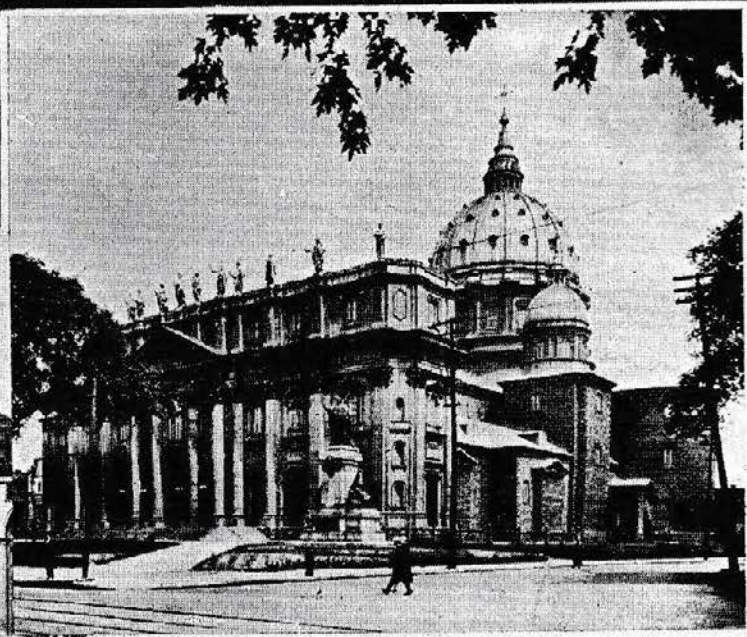
Le cours comporte en plus l'enseignement des principaux règlements municipaux, de plusieurs articles du code criminel, et enfin de tout ce qui doit être absolument connu, au point de vue de la loi ou de la discipline, par les hommes de police. Avant d'être admis à faire partie de la force, ou avant d'être promu à un grade quelconque, tous les hommes doivent subir un examen satisfaisant sur toutes les matières qu'on leur a enseignées.

Les notes qui précèdent font voir que l'on s'est rendu compte de l'importance de l'organisation du Service de la Police dans une ville aussi considérable que la nôtre. La ville grandit de jour en jour et, tant à cause de son importance comme première ville du Canada que comme port de mer intérieur, ses besoins se multiplient sans cesse. Il est évident que la situation de la Cité de Montréal est trop souvent un attrait pour les criminels internationaux, et que, par conséquent, il convient d'être parfaitement outillé afin de faire face aux difficultés que ceci peut nous amener. Le Service de la Police ne l'ignore pas et tend à compléter et à parfaire son organisation de manière à ce qu'aucun problème ne puisse le prendre au dépourvu, et ainsi offrir aux citoyens la plus grande protection possible.

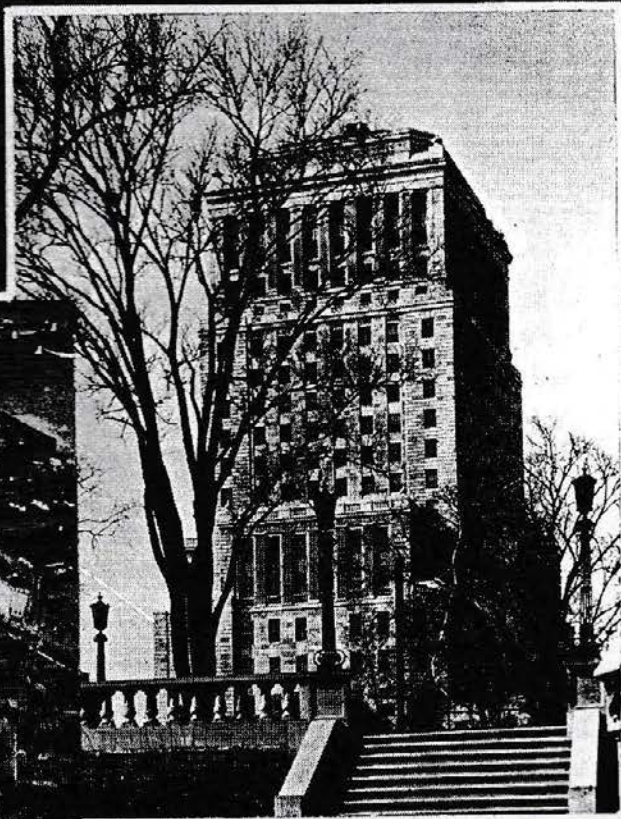
Fernand DUFRESNE



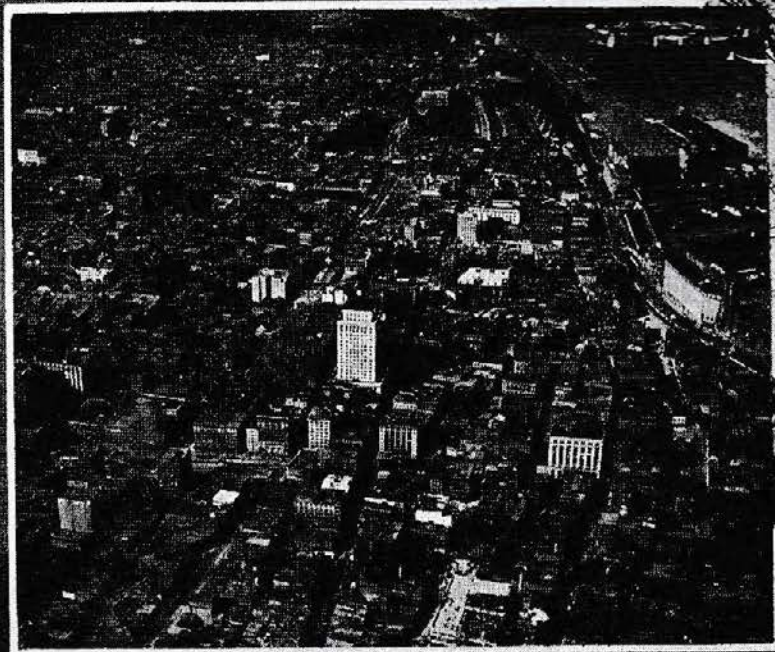
SQUARE VICTORIA



Cathédrale ST-JACQUES



NOUVEL EDIFICE DU BELL TELEPHONE



CITE de MONTREAL  
Vue à vol d'oiseau

# MONTREAL, CAN.



## Le Service des Incendies de la Cité de Montréal

La bravoure et le dévouement des pompiers sont si généralement reconnus que la coutume est universelle de déclarer que la brigade de pompiers de sa propre ville est la meilleure du monde entier. Les Montréalais ont peut-être raison plus que d'autres de faire un tel éloge de leur organisation métropolitaine.

Fondée comme corps salarié en 1869, en même temps que le système électrique d'alarmes contre l'incendie, notre brigade s'est naturellement développée d'une façon extraordinaire au cours de son existence déjà longue. Les pompes à bras et les échelles ordinaires ont été remplacées par des voitures à boyaux et à échelles traînées par des chevaux qui ont elles-mêmes cédé la place aux appareils automobiles modernes formant actuellement les deux tiers de notre équipement.

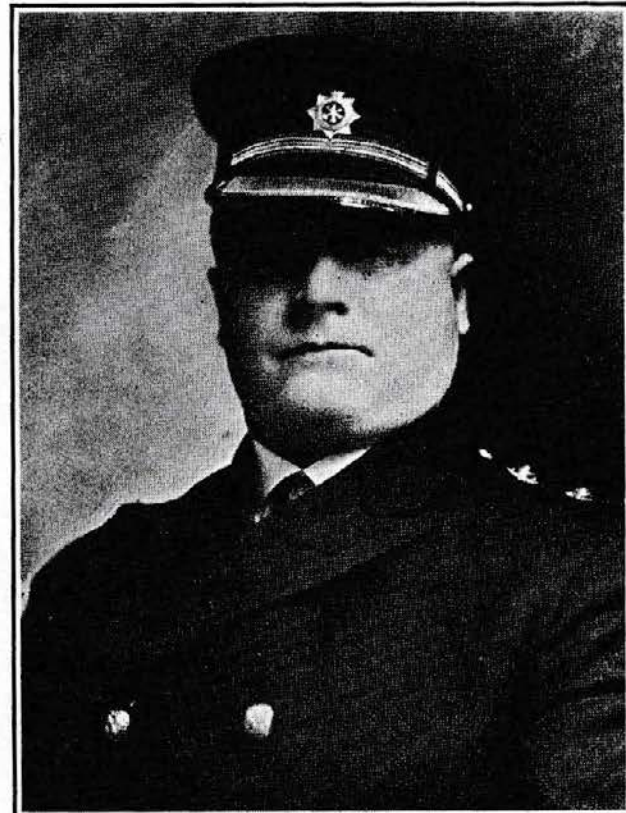
Du rapport du Service des Incendies de Montréal pour l'année 1930, nous extrayons les renseignements suivants qui intéressent certainement les futurs résidents de notre Cité. La brigade est sous l'habile direction d'un véritable chef rompu à la lutte contre le feu, le Chef Raoul Gauthier, qui est en charge depuis 1923. Le personnel du chef Gauthier comprend 2 sous-chefs, 8 chef de district, 47 capitaines, 148 lieutenants et 850 sapeurs, formant avec divers autres employés un total de près de 1,100 pompiers.

Le service est divisé entre 46 postes contre l'incendie où le personnel et les appareils sont toujours prêts à entrer en action. En plus de ces 46 postes, il y en a encore deux en voie de construction, tandis que deux nouveaux postes doivent être construits dans un avenir rapproché. Les postes sont bien répartis sur tout le territoire de la Cité et chaque appel provoque la réponse d'au moins trois appareils et de la voiture d'un chef.

Le total des appareils en service est de 115, dont 85 à moteur et 30 à traction animale, sans compter les 14 autos des chefs. Les véhicules à moteur comprennent: 16 pompes Seagreave de 1,000 gallons; 10 échelles aériennes Seagrave de 85 pieds; 2 échelles de sauvetage de 100 pieds avec tour d'eau Magirus; 25 voitures à boyaux

Reo; 6 voitures Reo pour le service de protection, etc.. Le Service de Protection est entièrement contrôlé par le Service des Incendies de Montréal, sous la direction d'un capitaine. Le travail de notre corps de protection, tout comme celui de nos pompiers, est fréquemment l'objet d'appréciations fort élogieuses de la part des citoyens. La longueur des boyaux Keystone de 2½ pouces de diamètre avec doublure de caoutchouc atteint aujourd'hui les environs de 185,000 pieds soit 35 milles.

Il suffira de mentionner le fait qu'au cours des sept dernières années plus d'un million de dollars a été dépensé par les administrateurs de la Cité pour améliorer les appareils contre l'incendie pour démontrer le très grand intérêt qu'ils portent à notre service.



**LE CHEF RAOUL GAUTHIER**  
Directeur du Service des Incendies

Les dépenses totales du département se sont montées en 1930 à \$2,076,000, dont \$1,776,000 pour les salaires et \$300,000 pour l'administration.

Au cours de l'année 1930, la brigade a répondu à 5,327 appels, dont 3,596 pour des incendies réels. Les incendies ont été éteints comme suit: 809 avec des balais ou des seaux d'eau; 843 avec des extincteurs à main; 965 avec un seul jet d'eau; 198 avec deux jets; 98 avec trois jets et 94 avec quatre jets ou davantage. Soixante-seize incendies ont occasionné des pertes matérielles dépassant \$10,000; 767 ont causé des pertes de plus de \$500. La perte annuelle causée par l'incendie a été de \$3.46 per capita.

Un Bureau de Prévention contre l'Incendie est en existence depuis 1913. Il comprend aujourd'hui 25

Inspecteurs qui visitent les édifices publics, industriels et commerciaux. Le nombre total des inspections a été de 68,126 pour l'an dernier. 3,573 corrections ont été faites sur leur suggestion pour mettre en pratique notre règlement municipal de prévention contre l'incendie. A ce propos il nous fait plaisir de déclarer que notre population coopère de fort bon gré avec le Bureau de Prévention contre l'Incendie. Comme conséquence, Montréal se fait de plus en plus remarquer comme une Cité offrant la meilleure sécurité contre l'incendie.

Pour conclure nous pouvons dire que peu de cités et peu de contribuables reçoivent de leur brigade de Pompiers une aussi "bonne mesure bien tassée" de réel service en retour de l'argent dépensé pour ce service de première nécessité.

## La Loi des Liqueurs de la Province de Québec

La question des Liqueurs dans la Province de Québec a été d'importance primordiale dès les premiers temps de son développement.

Sous le régime français, en effet, le problème de "l'eau de feu" surtout parce qu'il compliquait le commerce avec les Indiens, a causé beaucoup d'ennui. Les premières difficultés ne furent surmontées que pour faire découvrir que d'autres avaient surgi à leur place. A mesure que le temps avançait la question de la prohibition prenait de plus en plus d'importance parmi les problèmes devant être régis par une législation provinciale. Il fut constaté que la vente des liqueurs sans contrôle nuisait à la moralité de la population; d'un autre côté il était également évident que les habitants de la Province de Québec si jaloux de leur liberté ne se soumettraient jamais à une application stricte de la Prohibition. C'est la raison pour laquelle fut mise en vigueur notre Loi des Liqueurs. Cette loi prescrit que seul le Gouvernement peut acheter ou vendre des liqueurs fortes, par l'entremise d'une Commission.

### *La Commission*

Des hommes du plus haut rang et du meilleur prestige, connus dans tout le Canada pour leur habileté et leur intégrité, furent choisis pour former cette commission, qui est composée comme suit:

L. B. Cordeau, C.R., ancien magistrat de Verdun qui abandonna ses fonctions pour être nommé Président;

Hon. J.-A. Paradis, vice-président;

Dr Merrill Desaulniers, qui donna sa démission

comme Membre de l'Assemblée Législative pour devenir Commissaire;

Napoléon Drouin, ancien maire de Québec, et aussi manufacturier prospère bien connu, et

W. C. Hodgson, de la Maison Hodgson Summer Co., Limited.

Lucien Giguère est Secrétaire de la Commission.

### *La Loi*

La Commission a ouvert des magasins dans les villes où l'alcool est vendu en paquets scellés, mais en quantité limitée — une seule bouteille à la fois. Les magasins sont ouverts tous les jours de 9 heures du matin à 6 heures du soir, sauf le samedi où la fermeture a lieu à 5 heures du soir. Les jours de fête et les jours d'élection les magasins restent fermés. La vente est faite ouvertement, librement et sans aucune dissimulation. L'alcool est pur. Avant d'être mis en vente il est soumis à l'analyse dans les services de la Commission. Les vins et bières sont vendus dans les endroits licenciés tels que hôtels, restaurants, bateaux à vapeur, wagons-restaurants et clubs aux repas (uniquement entre 9 heures du matin et 10 heures du soir tous les jours,) par les détenteurs d'un permis que la Commission accorde au meilleur de son jugement et sans influence d'aucune sorte.

Aucun magasin pour la vente de l'alcool ou du vin et de la bière ne peut être ouvert dans une municipalité qui s'y oppose. L'autonomie municipale et la volonté des citoyens sont ainsi respectées.

# The Hwaiking Shops Limited

*Histoire de leur origine*

La chaîne de magasins qui s'est étendue dans tout le Canada a eu son origine dans une période de dépression qui a débuté en Chine, la patrie par excellence des dépressions. La chose s'est faite tout simplement: une jeune femme se présenta à la demeure de Madame J. A. Mowatt, une Montréalaise qui vivait alors à l'intérieur de la Chine dans une ville nommée Hwaiking. La jeune fille avait été malade et, comme plusieurs milliers d'autres, cette pauvre femme se trouvait dans la misère. Tout ce qu'elle demandait, c'était un peu de nourriture pour empêcher sa vieille mère de mourir de faim. L'aide lui fut prêtée sans l'intervention d'un fonctionnaire chinois, qui se trouvait alors en visite. Celle-ci arrêta le bon mouvement de son hôte en disant à peu près dans ces termes: "Ne faites pas cette bêtise, vous allez sûrement être assaillie de demandes car il y a un nombre incalculable de personnes dans le même état dans le voisinage. Et puis si vous aidez cette femme aujourd'hui, qu'arrivera-t-il demain et après-demain? Ne vous prêtez à l'aider toute sa vie? Non! Faites donc comme nous autres Chinoises avons appris à faire: aidez que la vieille mère meure et envoyez un cadeau pour aider à couvrir les frais des funérailles. La famille vous sera éternellement reconnaissante et votre réputation de grand coeur sera établie et à bien moins de frais."

C'est de cette aventure que naquit l'Ecole Industrielle Hwaiking. La pauvre femme et quelques-unes de ses sœurs reçurent du travail et commencèrent à former le squelette d'une école qui fut rapidement connue dans tout le Nord de la Chine. Le seul travail de fantaisie qu'elles réussissent à faire était de coudre des pièces aux vêtements usés, fallut prendre beaucoup de peine pour leur enseigner cette chose. De son début modeste en vue de venir en aide à quelques-uns, l'institution grandit d'une façon continue pour en arriver à donner à quelques centaines de jeunes filles et de femmes un moyen de gagner leur pain et leur apprendre également à lire et à écrire: L'Ecole n'avait jamais été prévue pour répondre réellement aux besoins des dizaines de mille personnes mourant de faim. Tout ce qu'elle pouvait espérer de faire, c'était de démontrer aux Chinois la véritable méthode d'aider la pauvreté dans l'espoir que la classe aisée puisse aller de l'avant et imiter son exemple.

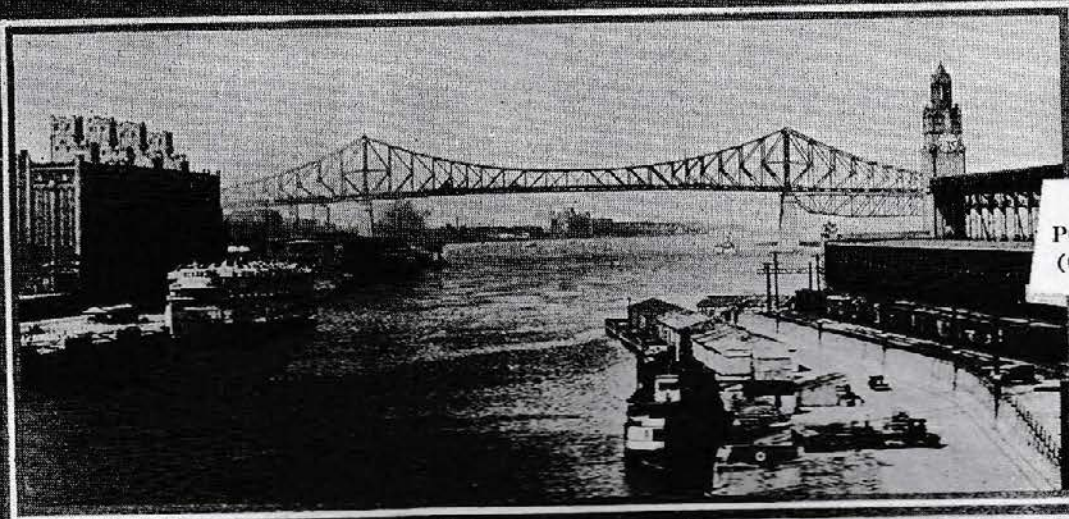
Une autre période de dépression fut la cause de la seconde phase de l'histoire de ces magasins, mais cette fois

ce fut en Canada. En 1923 Monsieur et Madame Mowatt se voyaient dans l'obligation de retourner à leurs travaux en Chine, après une année de congé. Les temps étaient durs; l'Eglise Presbytérienne au Canada présentait un gros déficit et les dépenses pour les missions devaient être réduites. Une façon d'y arriver était de supprimer les frais de voyage des missionnaires qui devaient venir au Canada ou retourner en Chine. C'est pourquoi Monsieur et Madame Mowatt reçurent l'ordre de rester chez eux une autre année. L'idée leur vint alors qu'il devait être possible de commencer au Canada un commerce pour écouler à l'étranger les produits des Ecoles Chrétiennes et en même temps fournir des fonds pour aider la cause des Missions. Quelques milliers de dollars furent empruntés à des amis qu'on avait intéressés à la cause pour former le capital nécessaire pour débiter. Le petit magasin de l'Hôtel Mont-Royal, à Montréal, qui est toujours en existence, fut loué temporairement et le travail commença. Dès le début l'entreprise s'affirma comme un succès et le capital emprunté fut remboursé. Ensuite d'autres magasins furent rapidement ouverts à Toronto, Québec et Ottawa. Le siège social et un nouveau magasin furent occupés sur la rue Ste-Catherine près de Guy, puis de nouveaux magasins vinrent s'ajouter à St. John, Halifax et Hamilton.

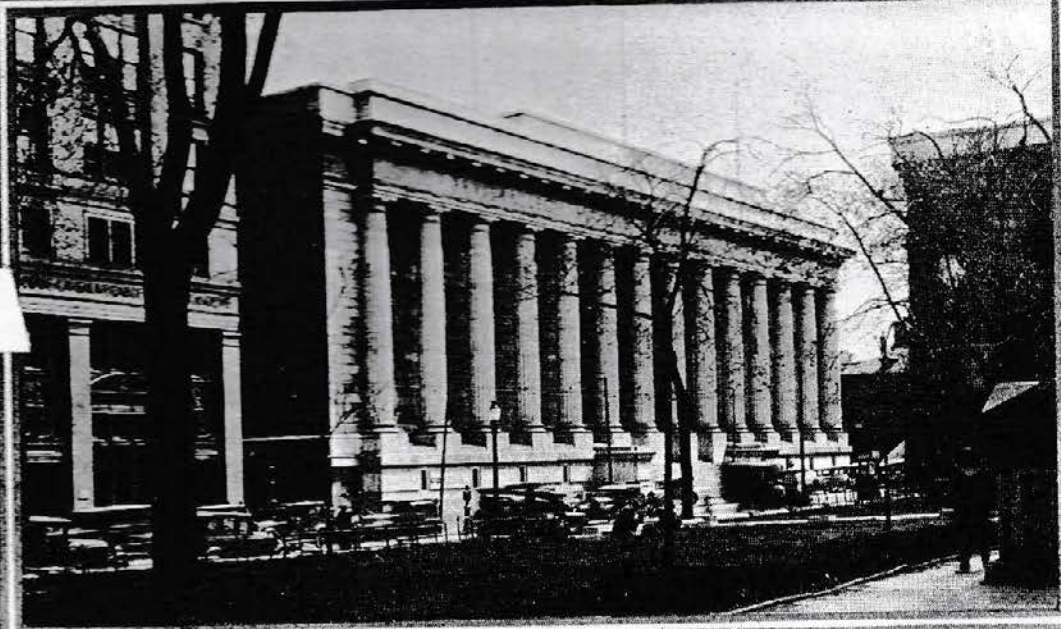
Une charte fédérale fut obtenue et il y fut prévu que tous les profits devaient être donnés aux Missions ou à d'autres oeuvres philanthropiques. Au total une somme de près de \$40,000.00 a été distribuée dans ce but. La balance des bénéfices et allée grossir le capital ou à servir à accumuler des réserves.

La Hwaiking Shops Limited tient aujourd'hui une grande variété de marchandises. Elle continue à suivre sa politique d'acheter aux institutions chrétiennes en Chine, en Afrique, au Japon, en Corée et aux Indes, partout où il est possible, mais elle a de plus des relations avec les grands centres de l'Orient, où l'on peut obtenir les plus belles lignes de toiles, cloisonné, cuivre, antiquités de toute sorte et bijouterie indigène.

Ces magasins sont considérés comme différents des magasins ordinaires en raison de leur objectif. Ils se sont fait une quantité d'amis et cherchent encore à élargir le cercle de leur clientèle. Leur politique est toujours de donner la pleine valeur de tout objet exposé et la preuve en réside dans le succès qui a toujours couronné la création de ces magasins partout où ils ont été établis.



LE NOUVEAU  
PONT DU HAVRE  
(Coût \$18,000,000)



Le NOUVEAU  
PALAIS de  
JUSTICE



La GALERIE des  
ARTS  
Rue Sherbrooke

MONTREAL, CAN.

# LA VISITE DE MONTREAL

par le Bureau Provincial du Tourisme

Il y a plus à trouver dans cette cité cosmopolitaine aux allures libres que ne peut le suggérer une simple énumération de ses attractions. Elle possède cette qualité indéfinissable, que certaines cités ont et que d'autres n'ont décidément pas, qui en fait quelque chose de vivant et non pas simplement un assemblage de briques et de mortier. Un esprit, peut-être assez rude qui, en tout cas, n'a rien à voir avec le Dix-huitième Amendement. Paris et Londres possèdent cette qualité; Vienne l'avait aussi avant la guerre. Mais parmi les cités canadiennes personne ne l'a aussi franchement que Montréal.

C'est cela qui fait que la population de la métropole canadienne s'accroît sans cesse d'un grand nombre de touristes: c'est là la raison pour laquelle ils y reviennent sans cesse, quelle que soit l'explication qu'ils en donnent. L'attrait de Montréal est cette qualité qui ne peut s'expliquer — quelque chose d'analogue à la personnalité. Malgré quoi il y a encore d'autres raisons. Grâce à la politique des bonnes routes de la Province de Québec et à la position stratégique de la cité, elle est facile à atteindre de tous les points des Etats-Unis ou de toutes les parties du Canada tandis que son service de chemins de fer est de nature à satisfaire le plus exigeant. C'est une bonne vieille cité où l'on est toujours assuré d'une cordiale bienvenue, d'un accueil courtois et chaleureux.

A certains points de vue Montréal semble être une ville curieuse pour ceux qui ne la connaissent pas. Deux tiers de son million d'habitants parlent le français comme langue maternelle, bien qu'ils parlent l'anglais également et dans la plupart des cas même avec une rare facilité. Les

signaux pour le trafic dans toute la cité, les affiches de théâtre et les avis publics sont imprimés en français et en anglais; les conducteurs de tramways annoncent les arrêts dans les deux langues; même les timbres-poste que l'on achète sont bilingues.

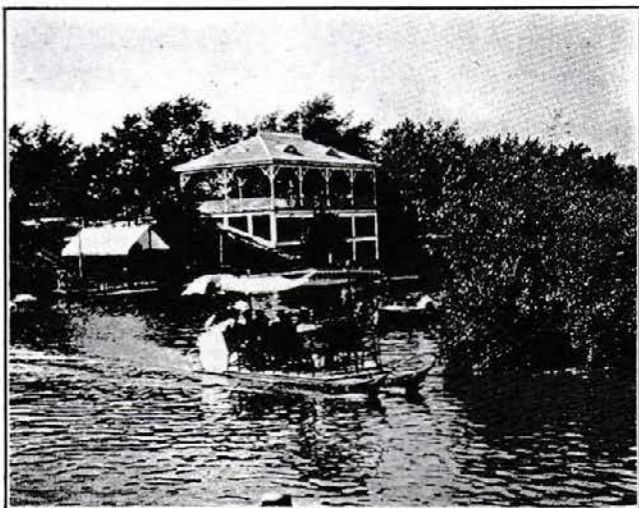
En voulez-vous l'explication? Les hommes qui ont exploré ce continent ont été pour la plupart des Français: Jacques Cartier, Samuel de Champlain, La Salle et toute la glorieuse lignée. Ce fut un gentilhomme de France, Paul Chomédy de Maisonneuve qui, en 1642, fonda le village de *Ville-Marie* qui a donné naissance à la cité actuelle.

Les années passèrent. Le tonnerre de la Guerre de Sept Ans en Europe se répercuta jusque sur cette rive de l'Atlantique. La Bataille des Plaines d'Abraham fut livrée et la *Nouvelle France* passa aux mains des Anglais. Mais les Canadiens-français ont conservé jusqu'à ce jour leur religion, leurs lois et leur langue. C'est ce fait qui explique l'existence côte à côte de deux cultures: le Français et l'Anglais sont tous deux les langues officielles au Canada.

Le quartier français — ou plus exactement les trois-quarts — de Montréal vous intriguera. Parcourez une rue typique et remarquez l'aspect particulier de toute chose. Des escaliers en spirale se dressent devant les façades, des *jalousies* vertes protègent du soleil et les enfants qui jouent alentour parlent français.

Mais vous aurez une meilleure idée des façons canadiennes-françaises en visitant le marché Bonsecours un mardi ou un vendredi. Là, parmi les tas de tabac et d'ail, de volailles et de légumes, de chaises faites à la main et de tapis tissés à la maison, l'*habitant* discute avec la ménagère prudente avec son accent normand jusqu'à ce que le *vingt-cinq sous* change de main à leur satisfaction mutuelle.

Le district des magasins chics de Montréal est cependant sur la rue Ste-Catherine. On y trouve des magasins de tout genre et de toute dimension — de vastes magasins départementaux avec la multiplicité de leurs articles et de chics petits endroits qui se spécialisent dans les marchandises importées. Un point à rappeler, c'est que grâce au tarif préférentiel de l'Empire Britannique, il est possible d'acheter nombre de marchandises importées à bien meilleur marché au Canada que de l'autre côté de la frontière — les articles de Sheffield, le cuir de Londres, le vieil argent, les toiles d'Irlande, les lainages écossais, pour n'en citer que quelques-unes. Les citoyens des Etats-Unis peuvent emporter avec eux des articles jusqu'à concurrence d'une valeur de \$100.00, sans payer



Le Parc LaFontaine dans la Section Nord-Est de la Cité, sur la rue Sherbrooke

de droits de douane, pourvu que ces marchandises soient destinées à leur usage personnel et non pas à la vente.

Vous intéressez-vous à la vie commerciale de la cité? A chaque pas vous verrez des signes d'une rapide métamorphose en voie de réalisation. Les gratte-ciel remplacent des édifices plus modestes qui n'avaient pas toujours été jugés indignes des entreprises qu'ils abritaient. D'énormes bâtisses à bureaux s'élèvent partout, car Montréal est le centre commercial et financier du Dominion. La rue St-Jacques est le centre affairé des boursiers et c'est là que sont situées les maisons de finance qui trouvent le capital nécessaire au vaste développement du pays.

Mais peut-être est-ce votre amour des sports qui vous amène à Montréal. Les courses sont aussi excitantes à Blue Bonnets qu'elles ne l'ont jamais été à Ascot ou à Longchamps. Il y a aussi le baseball et en hiver le hockey, sur la glace, le plus beau qui soit au monde. Il va sans dire qu'il y a des facilités pour tous les genres de récréations estivales et les amateurs de l'ancien jeu royal sont particulièrement favorisés par la pléthore de terrains de golf où les privilèges du jeu sont accordés à un taux raisonnable aux membres accrédités de clubs étrangers.

Commerce, religion, éducation, sport — mais pour voir les demeures des Montréalais, vous devez prendre

voire votre auto ou l'un des nombreux autobus et visiter les magnifiques banlieues bien entretenues, telles que Westmount et Outremont. De la même façon vous pouvez également visiter quelques places intéressantes dans les environs de la cité: le monastère de la Trappe d'Oka, où les moines accomplissent en silence leur tâche journalière; ou Lachine où vous pouvez sauter les rapides; la réserve indienne à Caughnawaga; le vieux fort de Chambly; la maison autrefois occupée par Thomas Moore à Ste-Anne-de-Bellevue et une foule d'autres endroits pittoresques et historiques.

Avez-vous faim? Vous pouvez retourner à votre hôtel, ou vous arrêter en route. "Entrez, monsieur" et vous trouvez à dîner à la française, à l'allemande ou à la russe, à votre choix, dans un des nombreux restaurants gais dont la cité abonde.

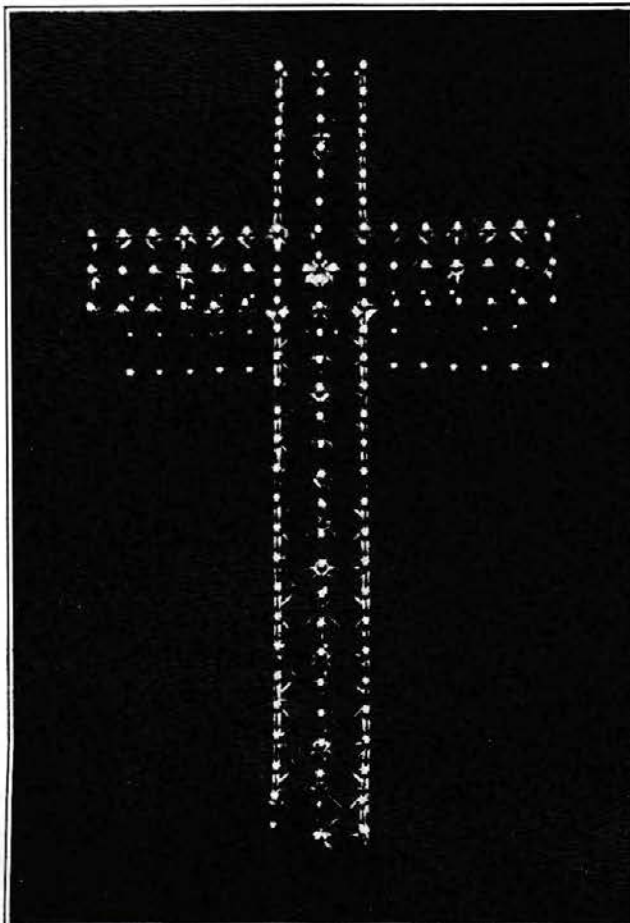
Le jour baisse. La chaleur de l'après-midi d'été est tempérée par la fraîcheur de la soirée qui approche. Vos impressions sont plutôt éparses et manquent un peu de coordination. Vous avez vu de près une telle multitude de choses qu'il vous est difficile de distinguer les arbres des bois. Vous voilà donc dehors encore une fois. Rendez-vous au square Dominion et accostez un de ces bienveillants cochers en train de bavarder aux côtés de leurs victorias, vénérables reliques du passé. Tout à côté un placard annonce au public que seules les voitures tirées par des chevaux sont autorisées à gravir les pentes du Mont-Royal. Les préliminaires terminés, vous montez en voiture. Le cocher tire alors bravement sur les rênes pour mettre son attelage en mouvement. Vous vous trouverez bientôt à l'observatoire sur la montagne, où vous voyez la cité se dérouler à vos pieds.

La lune brille sur la large bande du St-Laurent. Les lumières du nouveau pont du Havre étincellent comme une arche de féerie. Les enseignes lumineuses dans les rues vous lancent leur invitation, mais le bruit de la cité est amoindri par la distance. Vous observez et l'appel de la métropole vous envahit. Dans l'ombre qui vous environne vous ressentez son ampleur plus vivement.

Il peut y avoir des cités plus anciennes ou plus grandes; mais peu d'entre elles vous remuent et vous retiennent autant que Montréal.

### *Le Tour de l'île*

Un voyage attrayant autour de l'île de Montréal vous est procuré par la grande route No 37, qui a une longueur totale de 75.76 milles. Elle est bordée tout le long d'une agréable diversité, les sections industrielles y alternent avec les centres agricoles et les vestiges de l'ancien temps y coudoient les constructions les plus modernes.



*La Croix Monumentale au sommet du Mont-Royal*

## Une maison canadienne qui accuse un progrès marqué

W. Clark Limited, de Montréal, la fabrique de conserves la mieux connue du Canada a récemment publié un rapport très satisfaisant de ses progrès et exprimé sa pleine confiance d'améliorer encore sa position dans l'avenir.

Il est toujours agréable pour un Canadien d'entendre parler d'industries locales qui sont dans une situation florissante et qui peuvent parler avec autorité de leur optimisme dans l'amélioration future de la situation commerciale.

La maison W. Clark Limited a été fondée en 1877 et au cours du dernier demi-siècle a atteint de telles proportions que les 60 variétés sortant des cuisines Clark sont connues d'un bout à l'autre du Dominion, jusques et y compris les avant-postes des régions du Nord. La plupart de ces produits sont également bien connus en Angleterre, car le commerce d'exportation établi dès le début de la maison n'a cessé d'augmenter avec les années. Comme question de fait plusieurs des plus populaires parmi les aliments Clark doivent leur inspiration à l'Angleterre, particulièrement le Plum-Pudding et le Mince-meat de Clark qui sont tous deux basés sur de fameuses vieilles recettes anglaises.

Cette compagnie attribue son succès continu à la popularité toujours croissante des produits en conserve qui, avec leur garantie de pureté et de qualité, assurent à la ménagère la préparation facile et rapide de plats nourrissants et appétissants tout en lui permettant d'offrir une variété agréable de mets bien cuits sans exiger la corvée de la cuisine qui caractérise le travail domestique des anciennes générations. Ce fait ainsi que celui que la maison Clark se fait un devoir d'employer des produits canadiens dans toute la mesure du possible, ont contribué à répandre largement l'emploi des produits Clark.

Les plus connus de ces produits sont probablement les Fèves au lard de Clark, le Spaghetti cuit, le Ketchup aux Tomates, la Sauce Gouverneur, les Soupes, le Boeuf en conserve, les Langues de boeuf, les Hachis de viande, le jus de tomate ainsi que le Plum-Pudding et le Mince-meat déjà cités, mais toute la série des 60 produits de Clark obtient dans son ensemble une popularité toujours croissante. Leur variété s'étend depuis le Beurre d'Arachide et la Mélasse jusqu'aux viandes de haute qualité, telles que les Rognons Bouillis et différentes Viandes Rôties ou Bouillies.

Comme preuve du soin avec lequel les ingrédients sont choisis, il est intéressant de noter que toutes les tomates employées par la maison sont cultivées sur ordre spécial et proviennent de plants fournis par la compagnie et surveillés par des inspecteurs expérimentés. Les cuisines Clark sont situées dans trois usines différentes, l'une à Montréal qui s'occupe de la plus grande partie des produits, une deuxième à St-Rémi, Qué., qui se spécialise particulièrement dans la production des Fèves au Lard et la troisième à Harrow, Ont., où sont préparés tous les produits de tomates.

Depuis le décès de M. William Clark, qui fonda la maison à Montréal il y a plus de cinquante ans, la compagnie a été guidée vers son progrès par ses quatre fils, Harry, Hubert, Ernest et Fred. Et le vieux dicton: "Tel père tel fils" pourrait fort bien s'appliquer aux quatre frères, car chaque année passée a vu le nom des Aliments Préparés de Clark grandir dans la faveur du public, si bien qu'aujourd'hui ces produits de qualité se vendent partout où l'on achète des conserves en Canada.

Si jamais on établit un record des maisons prospères absolument canadiennes, le nom de Clark Limited ne manquera pas d'y briller au premier rang.



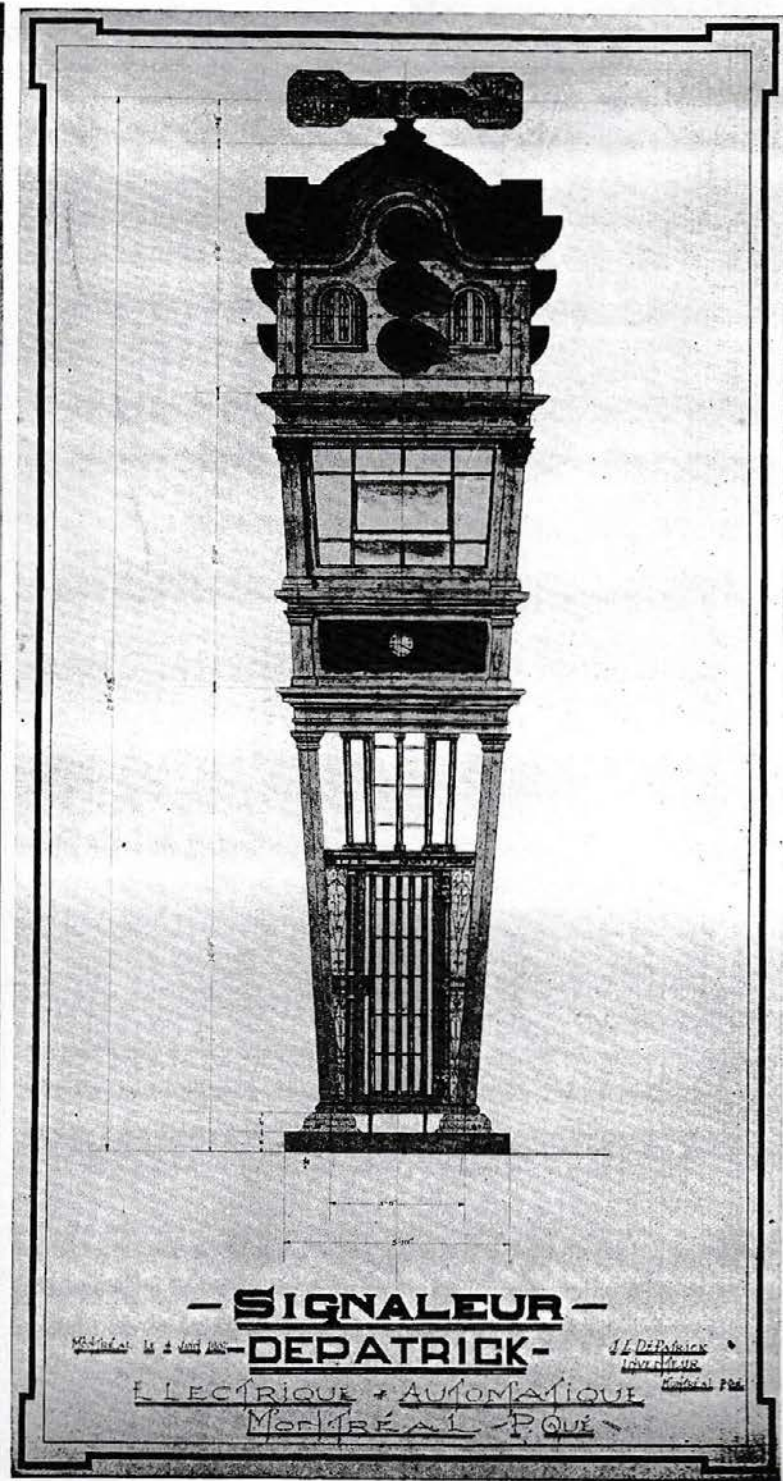
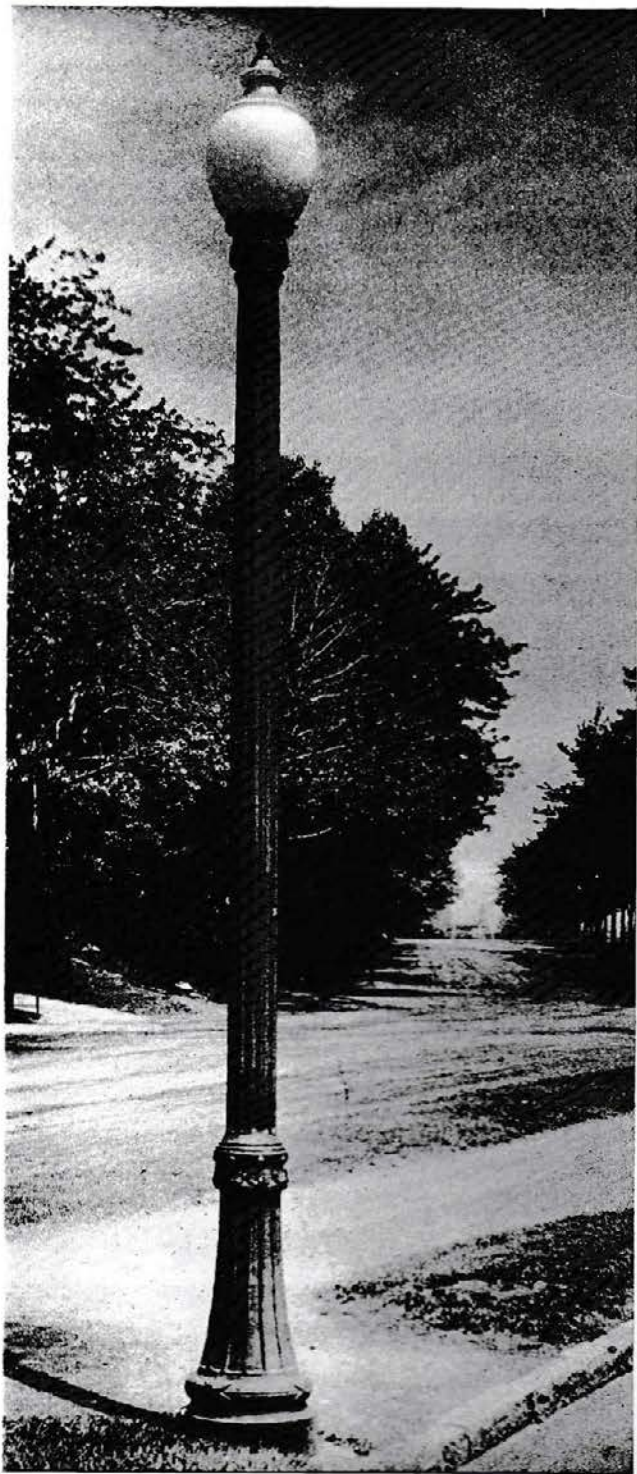
### PRATIQUE POUR TOUT USAGE

Flexibilité d'adaptation, Incombustibilité, Economie, Beauté, telles sont quelques-unes des qualités qu'offre le béton. Mais toutes dépendent d'un bon matériel. Le Ciment Portland NATIONAL ne peut manquer de produire un béton de qualité insurpassable sous tous les rapports.

Avant de construire, d'acheter ou spécifier, mettez-vous en rapport avec nous. Renseignements et Prix sur demande

**LA COMPAGNIE DE CIMENT NATIONALE**  
60 Rue St-Jacques Ouest — Montréal, P.Q.

*Le Béton pour la permanence*



Tél.: FRONTENAC 8578

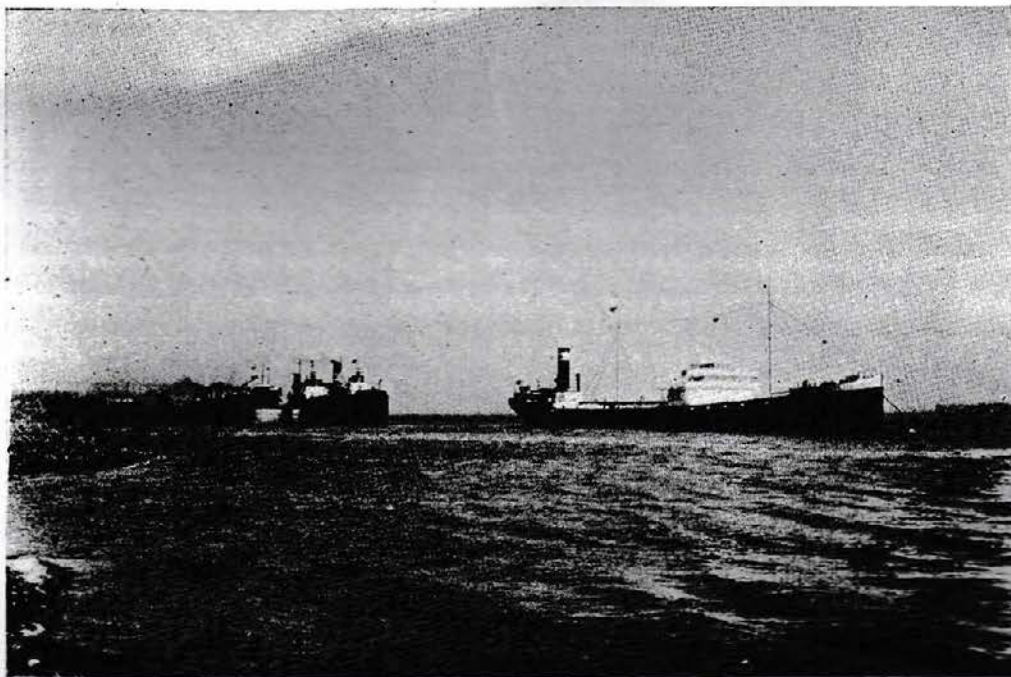
# RIVERSIDE FOUNDRY Inc.

FONTE DE FER ET D'ALUMINIUM

1971, Rue TANSLEY

MONTREAL





*Cargos à l'ancre dans le port de Montréal*

## *Riverside Foundry Inc.*

Depuis nombre d'années la compagnie Riverside Foundry, Inc., s'occupe de Fonte de fer, Fonte d'aluminium, Fonte architecturale, Soupapes, Poteaux, Poulies, Tuyaux, Cylindres, Boîtes de vapeur, Fontaines, Lampadaires, etc...

Durant cette longue période, cette compagnie a toujours eu pour principe de fournir à ses clients le meilleur matériel qu'il soit possible d'obtenir dans les diverses lignes dont elle s'occupe et de tenir en stock autant qu'il est possible tout ce qui est nécessaire pour remplir les commandes complètes afin que les clients puissent compter sur un prompt service.

C'est donc avec une pardonnable fierté que cette compagnie peut considérer son record passé et reconnaître qu'elle a marché avec le progrès. Elle est reconnue aujourd'hui comme l'une des principales maisons pour la fourniture de la fonte de fer et d'aluminium dans tout le district de Montréal.

En présentant ses deux derniers modèles, un lampadaire et la Signaleur Depatrick (Signaux lumineux pour le trafic) enregistré aux bureaux des brevets des Etats-Unis et du Canada, la compagnie est persuadée d'avoir tenu à jour son record de progrès. Elle espère que ces modèles prouveront leur utilité, en aidant à augmenter le volume des commandes et en servant de référence pour l'établissement des spécifications.

Les besoins des diverses industries ont été groupées en sections spéciales, et la compagnie estime qu'elles seront

trouvées complètes dans tous les détails. Cependant elle se fera toujours un plaisir de fournir sur demande tous renseignements, dessins, etc... Tous ceux qui lui écriront ou téléphoneront au sujet de leurs besoins recevront une prompte réponse, avec toutes les informations nécessaires, qui leur seront données avec le plus vif désir d'être réellement utiles en chaque cas.

Les voyageurs de la maison passeront chez le client pour lui fournir des dessins, prix, mesures approximatives et tout autre détail sur réception d'une demande par lettre ou téléphone. La compagnie peut assurer les Architectes, Ingénieurs, Entrepreneurs et clients en général qu'elle est en mesure de fournir tout modèle pratique et courant de fonte de fer et d'aluminium, fonte architecturale, pour tout genre de travaux et pour ateliers mécaniques, etc..., au prix le plus bas possible, pour répondre à toutes les exigences de luxe, solidité, simplicité autant que d'efficacité et de service.

La compagnie invite les Architectes, Ingénieurs, Entrepreneurs et le public en général à visiter sa fonderie, où est exposé un choix très complet des travaux en fonte de fer et d'aluminium de toute catégorie, depuis le genre le plus simple jusqu'au plus compliqué et au plus luxueux, à des prix pour convenir à tout genre d'installation, ainsi que toutes sortes de fonte de fer et d'aluminium. La compagnie garantit ses travaux. La meilleure attention est réservée à toutes les demandes d'information.

## L'Architecture des jardins

Nos hommes publics et nos propriétaires fonciers réalisent de plus en plus la grande importance qu'il y a à embellir nos parcs, nos terrains de jeux, nos jardins publics, nos boulevards et nos résidences privées.

Cet art que nous appelons en français "*l'Art des Jardins*" a été trop longtemps négligé dans le passé.

Montréal a progressé très vite et a grandi plus ou moins sans plan défini comme beaucoup d'autres villes du Nouveau Monde. Rapidement, pour nous-mêmes comme pour nos visiteurs, les choses ont grandement changé durant la dernière décade et nous travaillons aujourd'hui harmonieusement à la solution de nos problèmes d'architecture des jardins.

La Nature nous a favorisé d'un parc unique, le *Mont Royal*. Il a été admiré et louangé par toutes les autorités du monde entier dans l'Art des Jardins. Nous devons voir à ce que sa beauté naturelle soit conservée dans toute son intégrité et que chaque arbre qui meurt soit remplacé par un autre de la même espèce et de la même famille.

Le *Mont Royal*, le *Parc Lafontaine* et le nouveau *Parc de Westmount* sont nos plus grands parcs et les plus importants, bien que nous puissions en citer nombre d'autres, très bien tenus, mais de moindre importance. Il devrait y en avoir encore davantage.

Nous ouvrons maintenant de nouveaux squares et terrains de jeu dans les parties de la cité où la population est très dense, mais jusqu'à maintenant nous ne pouvons nous vanter d'avoir de très grands espaces réservés aux parcs comparativement à d'autres cités de même importance.

Le grand terrain connu sous le nom de *Parc de Maisonneuve* doit être aménagé en partie cet été et une importante portion de ce parc sera réservée à un jardin botanique et à un arboretum. Le Comité Exécutif de notre cité a droit à des compliments pour avoir mis à exécution un projet que la population de Montréal réclamait depuis longtemps.

Espérons qu'il sera digne de nos concitoyens et de notre Cité. Le Comité des Jardins de la Ligue du Progrès Civique a inauguré cet été une série de concours de jardins parmi nos écoliers. Les garnitures de fenêtres sont prises en considération tout comme les parterres de gazon et les jardins des cours intérieures. Ces concours

deviennent très populaires et aident dans une grande mesure à stimuler l'amour des fleurs. Espérons que ce mouvement se continuera. Les enfants ne peuvent apprendre trop tôt à admirer la nature et à apprécier la beauté de l'aménagement des jardins.

Le type du jardin qui se rencontre le plus dans notre cité est le genre anglais qui copie la nature en employant en masses des plantes de même genre, plantées irrégulièrement en bordure ou en groupe.

De belles pelouses de gazon forment le cadre de nos travaux d'embellissement des jardins. C'est le style le mieux approprié si l'on considère nos conditions climatiques et le genre de nos bâtiments.

Le style architectural est employé presque exclusivement devant quelques monuments publics avec des fleurs formant des mosaïques, des lettres ou des parterres de couleurs contrastantes. On le retrouve également dans certaines propriétés privées où sont aménagés des jardins à l'italienne ou des roseraies.

Nous voyons aussi, bien que très rarement, les trois styles, anglais, architectural et pittoresque, combinés sur le même terrain.

Nous avons à Montréal beaucoup de bons dessinateurs et entrepreneurs de jardins et rien ne pourrait empêcher notre Métropole de devenir l'une des plus belles cités de l'Amérique du Nord. Une nouvelle maison qui se spécialise dans les semences, les accessoires et l'architecture des jardins s'est mise au premier rang dans ces deux dernières années. Elle est connue sous le nom de W. H. PERRON & CO. LIMITED.

Le président de cette nouvelle compagnie d'entreprise de jardins est M. W. H. Perron.

Il a obtenu son diplôme en 1923 avec les plus grands honneurs, remportant le prix d'Horticulture du Ministre de l'Agriculture. Après l'obtention de son diplôme, ses services furent retenus par une maison bien connue de Montréal, où il devint premier vendeur et ouvrit un département d'aménagement des jardins. Quatre années plus tard, sur la recommandation des autorités de l'Université McGill, M. Perron recevait une bourse du Gouvernement Provincial pour aller étudier en Europe l'art de l'aménagement des jardins. Il alla se fixer à Paris et parcourut toutes les sections horticoles de sept contrées

différentes. Puis, il entra à l'École Municipale et Départementale d'Horticulture de St-Mandé, Paris et au bout de douze mois passa avec la mention "Très Bien" tous ses examens, pratiques, oraux et écrits et reçut le diplôme accordé par cette école.

Il n'y avait pas de temps à perdre, M. Perron, bien que sa bourse fût encore valable pour deux ans, revint à Montréal, organisa immédiatement la maison qui porte son nom et commença à faire le commerce de semences, d'accessoires d'horticulture et d'aménagement de jardins. La maison eut des débuts modestes et ouvrit son magasin au No 929 du Boulevard St-Laurent.

L'année suivante une pépinière de cinq acres fut ouverte à l'Abord-à-Plouffe, P.Q. où une collection complète de plantes d'ornement, d'arbres et d'arbustes est cultivée et où l'on éprouve la qualité et la résistance de nouvelles variétés.

M. Perron a eu la bonne fortune de s'adjoindre comme

associés des hommes sérieux et travailleurs, dont les services sont pleinement appréciés.

La maison a déjà publié deux éditions de son catalogue de semences de printemps, un des catalogues de semences les plus complets du Canada et le seul qui soit bilingue, ainsi que deux éditions de ses catalogues de plantes et bulbes d'automne.

Déjà un grand nombre d'importantes propriétés, résidences privées, terrains de golf, institutions, etc... ont acheté à cette maison leurs semences, accessoires de jardin, etc... et en ont été entièrement satisfaites. Dans l'aménagement des jardins, son rayon d'action s'est déjà étendu dans toute la région des Laurentides et dans l'Est jusqu'à Métis Beach et Percé.

Les citoyens de Montréal et des environs ont longtemps ressenti le besoin d'une bonne maison canadienne de semences et d'aménagement des jardins. Il semble que cette lacune soit aujourd'hui comblée.

ARTISTES

PHOTOGRAPHES

COMMERCIAUX

STEREOTYPISTES

MARQUETTE

**9421**

# Rapid Grip and Batten Limited

384 Rue Vitré Ouest

MONTREAL

PHOTOGRAVEURS

ELECTROTYPISTES  
SUR CIRE

MARQUETTE

**9421**

HALIFAX - ST. JOHN - QUEBEC - TORONTO - LONDON - WINDSOR - WINNIPEG

## Consolidated Oka Sand and Gravel Company Limited

Consolidated Oka Sand and Gravel Co., Ltd., qui représente le fusionnement des compagnies The Consolidated Sand Co., Ltd et Oka Sand and Gravel Co., Ltd., toutes deux de la Cité de Montréal, fournit et distribue environ quatre-vingt-dix pour cent du sable de rivière employé dans la cité de Montréal et les districts environnants.

La compagnie prend son sable dans le lac des Deux Montagnes et à l'embouchure du St-Laurent. Elle opère une flotte de remorqueurs, de barges et de bateaux-pompes. La compagnie Consolidated Oka Sand and Gravel Co., Ltd., a fourni et fournit encore le sable pour les plus beaux et les plus grands édifices, tels que le Bell Téléphone, la Sun Life Assurance, le Dominion Square, la Banque Royale et le Terminus du Canadien National.

Le siège de la compagnie est situé au No 248 c la rue McCord et ses entrepôts se trouvent sur la rue du Séminaire et la rue du Bassin. Elle possède également deux dépôts de distribution, l'un sur la rue Ottawa pour la livraison par camions automobiles, l'autre sur la rue Bridge pour l'expédition par tramway. Ces quatre établissements ont une capacité de cent cinquante mille tonnes de sable pour l'approvisionnement d'hiver, tandis qu'en été il s'y fait un mouvement continu jusqu'à clôture de la navigation.

Les officiers de la compagnie sont: M. James Plafair, président, l'Honorable Donat Raymond, vice-président et M. Frank M. Ross, directeur-gérant.

## La découverte du verre a été purement accidentelle

Depuis des siècles l'homme a cherché à développer ces vastes ressources que lui offrait l'univers. Aujourd'hui nous jouissons des superbes récompenses de ces efforts qui ont progressé à travers les âges. Nous nous sommes tellement accoutumés aux merveilles de ce monde que parfois nous oublions l'origine et le développement des choses dont nous nous servons journellement.

Les produits qui entrent aujourd'hui dans nos maisons, nos bureaux, nos usines et nos institutions sont des matériaux du plus grand raffinement: Le verre, par exemple, fragile et transparent. Il n'y a aucun substitut pour le verre. Dans les matériaux de construction il y a bien des matériaux que nous pouvons choisir à notre goût, mais il n'y a rien qui puisse remplacer le verre. Nous sommes obligés d'avoir recours à lui pour obtenir la même protection qu'avec la pierre, le bois et l'acier. En plus de la lumière qu'il donne, il permet aux rayons du soleil de pénétrer, ce qui est reconnu comme un facteur nécessaire de santé, d'hygiène et d'efficacité.

Suivant une ancienne légende, sa découverte fut accidentelle et remonte aux temps des anciens marins Phéniciens. Elle se produisit d'une façon romanesque. Les survivants d'un naufrage avaient abordé sur une plage de sable, au pied du Mont Carmel. Des blocs de soude avaient été sauvés de la cargaison du navire et servaient à supporter les ustensiles de cuisine pour préparer le repas. Sous la chaleur du feu, les blocs de soude commencèrent à fondre et à couler lentement sur le sable; c'est alors que la chimie de la Nature commença à entrer en oeuvre. Le carbonate de soude, fondu avec le sable, produisit le silicate de soude qui est une forme de verre: de là l'expression désignant le verre comme "Produit du Mystère".

Il est reconnu que les villes de Tyr et de Sidon ont été à une période reculée tout aussi fameuses pour leur verre que pour les teintures pourpre de Tyr, extraites des coquillages trouvés sur le bord de la mer.

Aujourd'hui la fabrication du verre est une des plus anciennes industries du monde. Le tombeau de Tih, érigé vers 3,800 avant l'ère chrétienne, porte sur ses murs une reproduction du soufflage du verre. Le verre fut fabriqué pour la première fois en Angleterre en l'année 1457.

La fabrication de la glace était autrefois un art secret connu à peine d'un petit nombre. De fortes barrières et des pénalités encore plus fortes retenaient à cette époque les curieux en dehors des locaux des fabriques de verre. La fabrication du verre était une industrie protégée dans toute l'acception du mot et nous lisons qu'une loi spéciale imposait une pénalité de sept ans de déportation à toute personne entrant dans une manufacture avec l'intention d'endommager le verre ou l'outillage.

Les éléments de la glace polie sont la silice (sable blanc) la Soude et la Pierre à Chaux, fondues dans un réservoir chauffé au gaz à une température variant d'un minimum de 3,500 degrés à un maximum de 3,700 degrés Fahrenheit.

La différence de fabrication consiste en ce que la glace polie est fondue et coulée en plaques avant d'être laminée et polie, tandis que le verre à vitre est soufflé en gros cylindres qui sont coupés puis rechauffés jusqu'à demi-fusion pour être ensuite aplanis.

Nous avons également le procédé à plat de Fourcault. La matière en fusion coule du réservoir en un flot continu dans une série de rouleaux pour passer finalement au travers d'une couche spéciale qui la tempère et la refroidit graduellement. Ceci est absolument nécessaire, car une exposition soudaine à l'air froid ferait craquer le verre; il faut donc prendre d'infinies précautions pour assurer le refroidissement graduel.

Le Canada emploie environ 50,000,000 pieds carrés de verre par an, comprenant glace, vitre, verre cathédrale, verre armé et décoré.

### Miroirs

La fabrication des miroirs au moyen du dépôt sur le verre d'une fine couche d'argent, d'étain ou de mercure est très ancienne. Les miroirs ont existé à une période un peu antérieure à la naissance du Christ; cependant les miroirs en usage avant le douzième siècle étaient surtout faits de métal massif fortement poli.

Le procédé de fabrication des miroirs au mercure fut découvert par deux habitants de Murano, Italie. Ce procédé de fabrication des miroirs était jalousement gardé. Le gouvernement vénitien interdit à tout fabricant de miroir d'émigrer avec son art vers aucune contrée étrangère. Tout artisan enfreignant cette loi était mis en demeure de revenir au pays. À défaut de se conformer à cet ordre, ses plus proches parents étaient emprisonnés. Au dix-septième siècle, un artisan de Venise, nommé Colbert, qui avait appris le secret de Murano, amena en France un certain nombre de ses compagnons de travail, en dépit de toutes les menaces et le secret se répandit bientôt dans toutes les autres contrées, ce qui eut pour résultat le développement d'une grande industrie en Europe et aux Etats-Unis.

L'application du nitrate d'argent sur le verre, qui est le procédé actuel de fabrication des miroirs, n'a que peu changé depuis la découverte du Baron Lebig, qui date du milieu du dix-neuvième siècle.

PROVINCIAL GLASS CO., LTD.

# LE SERVICE DES POSTES A MONTREAL

par Victor Gaudet, C.R., Maître de Poste de Montréal

La publicité est considérée aujourd'hui par les hommes d'affaires avisés comme l'un des meilleurs moyens, sinon le meilleur, de développer l'industrie et le commerce. Elle prend, en quelque sorte, le client par la main pour l'amener directement à la place d'affaire du manufacturier ou du commerçant, étale en sa présence les marchandises à vendre et lui fait comprendre les avantages qui lui sont offerts.

Par suite de la nature de ses opérations et surtout en raison du grand nombre de personnes qu'il peut maintenant atteindre, le service de la Poste est d'une façon indéniable un excellent medium de publicité.

Il est cependant à remarquer que jusqu'en l'année 1910, le Ministère des Postes n'avait fait aucun effort spécial pour mettre l'Industrie et le Commerce en contact plus étroit avec le consommateur. Il se contentait de transporter à destination les matières de correspondance confiées à sa charge mais, à l'exception des villes ayant une population de plus de dix mille habitants et pourvues d'un service de facteurs, il ne faisait pas de livraison à la résidence du destinataire. La correspondance était conservée au bureau d'arrivée jusqu'à ce que les destinataires vissent l'y réclamer et comme la plupart d'entre eux résidaient loin de leur bureau de poste, ils n'y venaient qu'une ou deux fois par semaine.

Il n'y avait par conséquent aucun champ ouvert à la publicité directe par la poste, excepté dans les villes de plus de dix mille habitants et encore dans ce cas les tarifs postaux, principalement sur les marchandises, étaient presque prohibitifs.

De plus, dans notre pays, les villages et les villes sont si distants l'un de l'autre et si disséminés sur un immense territoire qu'il ne semblait guère possible que les gens de la campagne puissent jamais acheter directement de commerçants de la ville à moins que quelques facilités extraordinaires ne soient mises à leur disposition.

Le premier pas pour encourager les relations d'affaires entre la population de nos districts ruraux et les commerçants des villes fut fait en 1910 par l'Hon. Rodolphe Lemieux, alors Ministre des Postes du Canada, qui commença l'organisation de notre service de livraison rurale. Tout résident de la campagne désireux de bénéficier du nouveau service n'avait qu'à acheter à prix minime une boîte à lettres rurale d'un modèle uniforme approuvé par le Ministère des Postes et à l'installer à sa porte sur la route. Le facteur rural y plaçait alors toute la correspondance qui était adressée au propriétaire de la boîte et prenait également toute la matière postale à expédier.

Les successeurs de l'Hon. M. Lemieux, et en particulier l'Hon. L. P. Pelletier, adoptèrent sa politique de poste rurale et lui donnèrent une telle impulsion que nous avons aujourd'hui plus de 4,000 routes de poste rurale et que plus de 200,000 familles résidant dans les districts ruraux du Canada reçoivent maintenant leur correspondance à leur porte.

L'inauguration et le développement de la livraison postale rurale augmentèrent par milliers et même par centaines de milliers le nombre des clients éventuels de l'industrie et du commerce, à condition toutefois que des facilités fussent données aux commerçants de pouvoir expédier leurs marchandises par la poste.

Ceci amena logiquement l'établissement de notre service de colis postaux canadiens, inauguré en 1914 par le Ministre des Postes de cette époque, l'Hon. M. L. P. Pelletier.

Antérieurement à 1914, les marchandises, dont le transport n'était pas prohibé par la loi ou par un règlement, pouvaient être transmises par la poste au taux d'une cent par once, avec un maximum de poids de cinq livres, quelle que fût la distance à parcourir. Un paquet pesant cinq livres pouvait être transmis de North Sydney, N.E., à Sydney, N.E., soit une distance de 15 milles, ou à Victoria, C.A., soit une distance de 4,000 milles au taux uniforme de 80 cents.

Nous faisons à cette époque le transport par notre système de livraison rurale et l'on estimait que les deux services devaient se compléter l'un l'autre.

D'un autre côté, il était évident que les compagnies d'express avec leurs 1,750 stations de chemin de fer, ne pouvait pas accommoder la population des districts ruraux et que l'établissement d'un service de colis postaux était nécessaire pour tous ceux qui demeuraient loin des chemins de fer et qui devaient compter sur les colis postaux comme moyen de se procurer des marchandises de l'extérieur. Notre service ne fut cependant pas établi en vue de concurrencer les compagnies d'express, mais plutôt de les compléter.

L'uniformité des tarifs postaux pour les marchandises sans tenir compte de la distance était, bien entendu, une anomalie, qu'il n'était pas possible de faire disparaître entièrement, mais qui pouvait être réduite dans une grande mesure: c'est ce qui amena la division du territoire canadien en zones, avec un tarif spécial applicable à chacune d'elles. Les zones furent établies en prenant les provinces comme bases, les trois provinces maritimes étant considérées comme formant une zone unique. En

ue de protéger le commerce local, une zone de vingt milles de rayon fut établie avec un tarif minime d'affranchissement, soit 5 cents pour la première livre, 1 cent de plus pour chacune des trois livres suivantes et 2 cents par livre de cinq à dix livres inclusivement. Un paquet pesant plus de dix livres, mais ne dépassant pas quinze livres peut être transmis dans un rayon de vingt milles pour 25 cents.

Le tarif d'affranchissement est plus élevé lorsque nous sortons de la zone de vingt milles et il augmente de zone en zone à mesure que nous nous éloignons du point d'expédition.

Nous considérons que notre service de colis postaux, venant après notre service de livraison rurale, offre des avantages considérables non seulement à ceux qui vivent loin des chemins de fer, mais aussi à l'Industrie et au Commerce. Nombre de maisons de commerce canadiennes ont aujourd'hui un volume considérable d'affaires par la poste.

Ce service fut complété en 1921 par l'Assurance sur les colis postaux et en 1922 par l'établissement de notre service contre remboursement.

Les services ci-dessus mentionnés sont le résultat d'un plan bien conçu et complètement exécuté dans le but de mettre la population du Canada, y compris celle résidant dans les districts les plus reculés de notre pays, à la portée des activités industrielles et commerciales.

Tout d'abord, par l'établissement de notre service de livraison rurale nous avons créé un nouveau marché et par l'établissement de notre service de colis postaux nous avons donné à l'Industrie et au Commerce, et même à l'Agriculture, le moyen d'utiliser ce marché pour la vente de leurs produits.

Les routes avaient bien été tracées et tout était prêt lors pour un système de publicité directe par la poste.

Nous avons déjà nos cartes postales d'affaires, comprenant :

1) Les cartes-réponses simples portant sur la face des mots: "CARTE REPOSE COMMERCIALE" avec un affranchissement payé d'avance d'une demi-cent. Les cartes peuvent être incluses dans la correspondance expédiée en quantité et adressée à des localités du Canada lorsqu'une réponse est sollicitée. Toute maison employant ces cartes-réponses doit faire imprimer son nom et son adresse sur le recto et la matière à lire sur le verso.

2) Les cartes-réponses doubles portant sur la première moitié un timbre d'une cent et sur la partie réservée à la réponse un timbre d'une demi-cent. La première moitié doit être imprimée et les cartes doivent être employées dans les mêmes conditions que les cartes-réponses commerciales à une demi-cent.

Ces cartes qui, pendant un certain temps, ont été utilisées en quantité considérable, perdent actuellement de leur popularité parce que nous offrons quelque chose de mieux à ceux qui désirent se servir de la poste pour les besoins de leur publicité. Nous en reparlerons lorsque nous aurons traité la question des circulaires.

Comme la définition d'une circulaire comprend plusieurs éléments, je ne crois pouvoir mieux faire que de citer la définition officielle donnée à la section 84 du Guide Postal Canadien :

"Les circulaires sont des communications imprimées, ou reproduites par un procédé multiplicateur facile à reconnaître, mais non exécutées directement sur une machine à écrire, qui sont envoyées dans des termes identiques à plusieurs individus. Une circulaire peut, sans être passible d'un tarif postal plus élevé, porter une date et une signature à la main, et peut également avoir le nom du destinataire répété à la main à l'intérieur ainsi que des formules de politesse telles que "Cher monsieur" ou "Chère madame". Des reproductions ou imitations d'écriture à la main ou à la machine, pour être acceptées comme circulaires, doivent être déposées au guichet du bureau de poste, en quantité de pas moins de vingt copies identiques, adressées séparément. Le défaut de se conformer à l'une ou l'autre de ces conditions fera soumettre l'article au tarif postal des lettres."

Avant l'inauguration de notre nouvelle politique pour encourager la publicité par la poste, les circulaires n'étaient guère un moyen de publicité très efficace, car elles exigeaient une trop grande perte de temps. Il fallait les adresser séparément et y apposer des timbres-poste au lieu de les expédier d'après le système du "PERMIS" que nous allons expliquer.

Les circulaires, prospectus et catalogues peuvent aujourd'hui être expédiés à destination soit adressés individuellement soit en vrac.

Dans le premier cas, pour éviter l'ennui d'apposer des timbres-poste sur chaque article, le Ministère des Postes a autorisé l'emploi d'un système de "PERMIS", grâce auquel de grandes quantités de circulaires, catalogues, etc... peuvent avoir leur affranchissement payé en bloc, au lieu d'être obligé d'acheter des timbres-poste pour les y apposer. Les règlements régissant ce système se trouvent à la section 91 de notre Guide Postal, qui se lit comme suit :

"Dans le but de faciliter l'envoi et la transmission de matières postales de troisième classe, telles que circulaires, catalogues, etc., expédiées en quantités considérables aux grands bureaux de poste pour être livrées à des localités du Dominion du Canada, des Etats-Unis

et de tous autres pays, un arrangement a été fait en vertu duquel l'affranchissement de ces matières postales peut être fait en argent (au lieu de timbres-poste) en conformité des règles suivantes :

(a) Chaque lot de matières postales expédié d'après cet arrangement, doit être accompagné d'un permis, qui aura été obtenu du Maître de Poste du bureau où se fait l'expédition. La demande doit en être faite par écrit sur une des formules préparées à cet effet et sur laquelle doit être indiqué le nombre d'exemplaires qu'on a l'intention d'expédier, et l'affranchissement de chaque exemplaire au taux de une cent par deux onces ou fraction pour le Canada, ou de deux cents par deux onces pour les contrées où ce tarif est applicable.

(b) Les articles ainsi mis à la poste doivent être de poids uniforme et arrangés de sorte à pouvoir être facilement comptés. Le poids et le nombre doivent être vérifiés absolument hors de tout doute. Les circulaires doivent être mises en paquets de 50, 75 ou 100 avec les adresses placées toutes dans le même sens. Les catalogues doivent être attachés en paquets bien ficelés.

(c) Chaque article doit porter sur son enveloppe ou sa couverture l'impression de l'un des timbres officiels prévus à cet effet, dont les détails sont indiqués ci-dessous :

Le timbre exigé sera fourni par le Maître de Poste du bureau expéditeur. Il mentionne le nom de ce bureau, indique que l'affranchissement a été payé et donne le montant payé sur chaque article et le numéro du permis.

(d) Un dépôt de \$3.00 doit être fait entre les mains du Maître de Poste avant que l'électro ne soit fourni, mais ce montant sera remboursé lorsque l'électro sera retourné.

(e) Le plus petit montant qui puisse être reçu en paiement pour des matières postales expédiées suivant ce règlement est de \$25.00.

(f) D'après ce règlement le paiement ne peut être fait que par chèque accepté à l'ordre du Receveur Général. Le chèque doit accompagner les matières postales au moment où elles sont déposées à la poste. Le chèque doit être libellé comme suit: "Créditez le Receveur Général."

(g) Il peut quelquefois arriver que, par inadvertance ou par un mauvais calcul de poids fait par l'expéditeur, le montant de l'affranchissement indiqué sur l'impression du timbre soit insuffisant pour couvrir le port des articles expédiés en vertu d'un permis d'affranchissement payable en argent; dans ce cas le maître de poste du bureau expéditeur demandera à l'expéditeur de payer la différence en apposant des timbres-poste sur chaque article.

(h) L'arrangement pour le paiement d'avance en argent de l'affranchissement est limité aux grands

bureaux de poste, où il existe un système de contrôle et de comptabilité qui protège pleinement le revenu postal. Il ne peut être étendu aux autres bureaux de poste."

Chaque fois que des circulaires, prospectus, catalogues, etc., adressés individuellement, sont expédiés en grandes quantités à un bureau de poste de la catégorie indiquée au paragraphe précédent, ils sont immédiatement vérifiés par les employés des postes afin de se rendre compte si leur nombre et leur poids correspondent au montant du chèque donné par l'expéditeur.

Je vais maintenant traiter la question des circulaires mises à la poste et adressées en bloc qui concerne surtout tous ceux qui sont intéressés dans la publicité.

À la suite de l'établissement de ses services de livraison rurale et de colis postaux et afin de leur assurer un maximum d'efficacité, le Ministère des Postes a commencé la publication de volumes pour l'usage spécial des hommes d'affaires et des éditeurs. Ces livres indiquent: 1) le nombre de résidences et de places d'affaires comprises dans la tournée de chaque facteur, si les chefs de famille sont de langue française ou anglaise et s'ils appartiennent à la classe riche, aisée, moyenne ou ouvrière; 2) le nombre de détenteurs de boîtes postales parlant français ou anglais compris dans chaque route de livraison rurale; 3) le nombre de personnes possédant des casiers postaux dans n'importe quel bureau de poste et le nombre approximatif de celles qui viennent retirer leur correspondance au guichet de la Poste Restante.

Nous avons également pour chaque district électoral fédéral, sauf les districts urbains, des livres donnant les noms de chaque chef de famille, son occupation, le nom du bureau de poste où il reçoit son courrier ainsi que le nom et le numéro de la route rurale où il peut avoir une boîte postale.

Tous ces livres, à l'exception de ceux donnant les noms des gens résidant dans la tournée d'un facteur, qui sont distribués gratuitement, sont vendus à un prix très raisonnable et peuvent être pour les hommes d'affaires la base d'une publicité qui, ainsi qu'il appert de notre expérience, a jusqu'à ce jour produit de bons résultats.

Tout manufacturier, marchand, etc., qui désire annoncer ses produits peut se procurer ces livres qui lui permettront de circulariser pratiquement toute la population du Canada. Il n'a nullement besoin d'adresser chaque circulaire ou d'y apposer un timbre, mais il peut mettre ses circulaires en paquets, chaque paquet contenant un nombre de circulaires correspondant au nombre de gens de chaque route rurale, tournée de facteur, etc., et payer d'avance l'affranchissement en bloc au taux d'une cent par circulaire ne pesant pas plus de deux onces, si elles doivent être livrées par un bureau de poste autre

que le bureau-expéditeur, et au taux d'une demi-cent par circulaire ne pesant pas plus d'une once, si elles doivent être livrées par le bureau-expéditeur. Chaque paquet doit être recouvert d'une enveloppe sur laquelle l'expéditeur écrit les mots: "AU PROPRIETAIRE DE BOITE" ou "AU CHEF DE LA MAISON", suivant le cas, et le montant nécessaire est placé sur l'enveloppe en timbres-poste de haute dénomination. Nous avons des formules d'avis imprimées pour le maître de poste du bureau destinataire indiquant si la livraison doit être faite aux boîtes du bureau de poste, aux boîtes rurales ou aux chefs de maison; ces formules sont fournies gratuitement à l'expéditeur.

Les facteurs délivrent un exemplaire de ces circulaires à chaque porte dans leur tournée respective, les courriers ruraux à toute boîte rurale et le maître de poste à tous les détenteurs d'un casier postal au bureau de poste. Les circulaires destinées à ceux qui viennent chercher leur courrier à la poste sont livrées par le maître de poste.

Si les circulaires ou catalogues engagent ceux qui les reçoivent à donner des commandes, les marchandises ainsi ordonnées peuvent être expédiées contre remboursement. Avant de livrer le paquet contre remboursement, le maître de poste, le courrier rural ou le facteur, chacun suivant le cas, perçoit le montant dû qui est alors envoyé au vendeur soit directement à son adresse, soit par l'entremise du maître de poste du bureau expéditeur.

Nous considérons qu'avec l'organisation des services que nous venons de décrire nous avons fait notre part pour le bien-être du public. Il y a au Canada des milliers et des milliers de gens qui sont loin de toute communication par chemin de fer, loin des centres commerciaux et que les compagnies d'express ne peuvent atteindre et nous avons pensé qu'il était de notre devoir de leur venir en aide. Nous estimons que notre service ne doit pas être uniquement postal, mais aussi national. Nous aidons également l'industrie et le commerce en élargissant dans une très grande mesure le champ de leurs activités, en augmentant considérablement le nombre de leurs clients. Nous considérons aussi que nous avons fait quelque chose pour ceux qui sont intéressés dans la publicité, parce que cette branche est indispensable au commerce de commandes par la poste.

Il y a encore quelques autres détails de notre service qui le complètent et augmentent son efficacité. Permettez-moi de citer, par exemple, l'emploi de caisses enregistreuses. En vue de faciliter la manutention et l'expédition des paquets mis à la poste dans les grands centres, où la correspondance est volumineuse, le Ministère des Postes a approuvé l'emploi par les expéditeurs de caisses enregistreuses qui évitent la nécessité d'apposer des timbres-poste sur les matières postales. Une fois que le paquet a été pesé et que l'on sait quel affranchissement il exige, un employé appuie sur les clefs, correspondantes de la caisse enregistreuse et obtient une étiquette gom-

mée indiquant le montant de l'affranchissement payé, le numéro de la caisse enregistreuse, le nom de la ville où elle est opérée et les mots "CANADA AFFRANCHISSEMENT PAYE". Cette étiquette est collée sur le paquet au lieu des timbres-poste.

Comme l'affranchissement, y compris les frais d'enregistrement, les frais d'assurance ou les frais de remboursement, suivant le cas, sur ces paquets a été payé d'avance en argent, les paquets sont envoyés à destination et livrés sans autre frais, sauf dans le cas des paquets contre remboursement, où la perception du montant dû est faite comme d'habitude suivant les indications portées sur l'étiquette d'envoi.

Les personnes qui désirent utiliser une caisse enregistreuse ont déjà une certaine idée du montant d'affranchissement qu'elles auront à payer par semaine. Elles déposent entre nos mains un chèque accepté pour ce montant. Comme les caisses enregistreuses sont visitées et vérifiées au moins une fois par semaine par nos inspecteurs, ceux-ci constateront à leur prochaine visite si l'affranchissement exigé par les matières postales expédiées au cours de la semaine est couvert par le chèque; si tel n'est pas le cas, l'expéditeur sera tenu de combler la différence et de faire par la suite un dépôt plus élevé que celui qu'il avait fait précédemment.

Le Ministère a également approuvé l'emploi au Canada de machines à compteur pour l'affranchissement, qui impriment sur les matières postales les mots "CANADA AFFRANCHISSEMENT" le montant du port payé et le timbre de la date. L'impression doit être faite dans le coin droit supérieur où les timbres-poste sont ordinairement placés.

L'on estime que l'emploi de cette machine économise un temps considérable à ceux qui ont un courrier volumineux à expédier. Rien qu'à Montréal il y a déjà 194 licences pour l'usage des machines à compteur pour l'affranchissement de la correspondance.

Toute maison désireuse de se procurer une machine à compteur en fait d'abord la demande au bureau de poste. L'application est transmise à Ottawa pour approbation, mais lorsque le cas est très urgent, le bureau de poste local autorise lui-même la maison à se procurer un compteur. Les compteurs sont loués à raison de \$10.00 par mois. La machine, moins le compteur est achetée par l'applicant. Il y en a de différents prix: \$1,500.00, \$750.00 et \$495.00. Le compteur est apporté au bureau de poste où il est réglé pour donner un certain nombre d'impressions pour lesquelles le propriétaire de la machine paie le montant requis. Il reçoit cependant un escompte de 2% jusqu'à \$10,000.00 et au-dessus de ce montant un escompte de 1%. Les impressions gâchées sont remboursées au taux de 90% du montant. Il y a aussi des compteurs à main qui peuvent être opérés sans machine. Ils sont également loués au taux de \$10.00 par mois.