

frappante dans ces paroles prophétiques. On peut néanmoins se demander comment il se fait qu'avec de pareils avantages naturels le commerce de Québec soit languissant, ses quais déserts et ses industries frappées de stagnation. A cela je peux répondre que si nos représentants avaient été fidèles à leur mission, si nos capitalistes avaient été doués d'autant d'esprit d'entreprise que ceux de la cité-sœur, si nos concitoyens avaient connu davantage la géographie de leur pays, Québec, berceau du Dominion, en serait encore la métropole commerciale.

Québec est le seul port, de ce côté-ci de l'Atlantique, qui puisse rivaliser avec New-York. Elle est aussi près que l'est New-York de Saint-Paul et de Minnéapolis, elle est 300 milles plus près de Winnipeg, le centre de l'Amérique du Nord, et 469 milles plus à proximité de Liverpool.

Avec un pont à Québec, le trafic d'hiver pourrait être amené aux ports de mer canadiens, par l'Intercolonial, ou encore mieux par la ligne projetée qui, laissant l'Intercolonial à Saint-Charles, irait directement par les vallées de la Rivière du Sud, de la Noire et de la Saint-Jean, jusqu'à Edmunston, et de là, par la voie de la Ristigouche, jusqu'au port de la Baie des Chaleurs que l'on choisirait pour établir une communication avec la route de Galway, qui est si fort recommandée de nos jours.

Le tracé de la ligne de chemin de fer entre Edmunston et Moncton a déjà été étudié, et cette ligne, jointe à la ligne directe venant de Québec et du chemin de fer du Nord (Pacifique Canadien), raccourcirait de 150 milles, la distance entre Montréal et Moncton, par l'Intercolonial, et de 40 à 50 milles, celle qui existe par la soi-disant ligne courte, par voie de Sherbrooke et de Mattawamkeag.

Une des planches ci-jointes fait voir le profil de la dite prétendue ligne courte, comparé à celui de la ligne projetée, jusqu'à la baie de James. (Voyez les documents sessionnels de la Province de Québec, No. 29, Vol. 19-3 de 1886).

Il est bien entendu que si jamais on mettait à exécution le barrage du détroit de Belle-Isle, dont on parle tant, le Saint-Laurent serait rendu navigable jusqu'à Québec, en toute saison de l'année.

Ce n'est pas là une conception oiseuse : c'est simplement une question d'argent.

La construction d'un barrage de neuf à dix milles de longueur, et d'une profondeur moyenne de 200 pieds, quand on peut pour cela se procurer, sur les lieux mêmes, les meilleurs matériaux, et quand trois nations y sont intéressées, n'est pas une entreprise si extraordinaire après tout.

Si les intérêts réunis de la Grande-Bretagne, les Etats-Unis et du Canada étaient pesés rigoureusement, le capital nécessaire à l'entreprise serait vite trouvé, car le coût en serait insignifiant, en comparaison des bénéfices matériels qui en seraient le résultat.

De même que l'eau revient toujours à son niveau, ainsi faut-il que le courant