

loger le contenu de 380 wagons de marchandises de bouche.

L'avenir de notre commerce maritime. — Quand on songe à l'avenir de Québec, intimement lié à l'avenir du Canada, il y a des choses qu'on ne devrait jamais oublier.

Les deux tiers de la production totale du blé de l'ouest Canadien sont en ce moment expédiés en Europe par la voie des ports de mer américains, tandis que ce blé devrait être dirigé vers les ports Canadiens. Cette bifurcation vers les ports du sud représente des millions et des millions de dollars, versés aux compagnies de transport ferroviaire américain, aux compagnies maritimes américaines, et aux manoeuvres américains, pour la manutention de nos marchandises, — pendant que ces millions devraient être conservés pour les Canadiens, qui peuvent exécuter la circulation de nos produits vers l'Est, par des voies et des moyens identiques à ceux des américains.

Le temps est très opportun pour les hommes publics canadiens et pour les autorités commerciales du pays de montrer de la vision et de la compétence dans la question de l'avancement du Canada.

Il y a deux ports de mer sur la Côte du Pacifique: Vancouver et Prince-Rupert qui devraient recevoir toute l'attention possible, en vue du développement récent du commerce de la Colombie Britannique et de l'Alberta, lequel commerce ne peut que continuer de grandir avec les ressources naturelles que possèdent ces provinces.

A l'autre bout du pays, il y a Halifax et Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, qui ont certainement besoin d'être outillés pour accommoder le commerce maritime de cette partie du pays, et de tout l'est du Canada pendant la saison d'hiver. Sur le fleuve Saint-Laurent, il y a deux ports de mer importants: Québec et Montréal. Ce dernier port, si favorablement situé, à cinq cents milles de l'entrée du golfe, est bien outillé pour accommoder toutes les compagnies maritimes, et pour se charger d'une très grande partie de notre commerce d'exportation, c'est-à-dire de nos grains de l'ouest.

Le port de Québec, lui, avait été négligé pendant une longue période en dépit du fait que c'est le hâvre intérieur le mieux situé qui soit au monde, doté de toutes les commodités et facilités imaginables, naturelles et autres, pour le débarquement, transbordement, et manutention de toutes les marchandises, doté aussi par la nature et par le travail graduel des hommes de trente milles de longueur de quais de chaque côté de la rive, avec une profondeur d'eau moyenne de 90 à 190 pieds, possédant deux bassins de radoub dont l'un mesure 700 pieds et l'autre 1156 pieds de longueur capables de recevoir et d'accueillir les plus gros vaisseaux qui flottent sur l'Atlantique. Attaché et plus ou moins lié aux entreprises du Hâvre de Québec, se trouve de l'autre côté du fleuve, à Lauzon, le "Davie Shipbuilding and Repairing Plant", l'un des chantiers de construction les mieux outillés de l'Amérique du Nord.

Quand le chemin de fer Transcontinental fut entrepris en 1904, il nous fut alors déclaré par les membres du Gouvernement que de cette construction résulterait une baisse considérable des taux de fret de l'ouest Canadien jusqu'ici, par suite de la concurrence

de lignes parallèles et que le danger de voir tout notre grain des Prairies prendre le chemin de New-York via Buffalo serait conjuré. On faisait alors valoir que la route via Québec serait la plus courte et la moins dispendieuse. Au fait, dans le contrat passé entre le gouvernement Laurier, et le Grand Tronc Pacifique en 1903, cette dernière administration était tenue de diriger vers les ports canadiens tout le trafic possible. les chemins de fer canadiens agissant de concert avec notre commerce maritime d'exportation.

Notre histoire locale dira jusqu'à quel point ces promesses et ces engagements furent, pendant la décade qui suivit la défaite de Laurier en 1911, tenus à l'égard de la ville et du Port de Québec.

Depuis quelques années, cependant, on recommence à agiter la question, mais relativement aux blés de l'ouest, les résultats ne se sont pas encore fait sentir ici d'une façon appréciable, peut-être, un peu, parce que le marché du blé canadien en Europe n'est pas très bon depuis 1928.

Avant 1915, on recommandait au Gouvernement Fédéral d'augmenter la capacité des élévateurs à Québec, à Halifax et à Saint-Jean, mais cette recommandation n'était considérée que dans sa forme la moins exigeante, la plus minime. Pendant qu'on construisait à la tête des Grands Lacs des élévateurs capables de contenir deux cents millions de minots, nos ports de mer du Bas Saint-Laurent et de l'Atlantique et de la Baie de Fundy n'en pouvaient recevoir que vingt millions dans leurs élévateurs construits avec parcimonie. Le résultat ne fut pas long à se faire sentir: le blé canadien prit le chemin des ports américains, mieux outillés, c'est-à-dire munis de plus grands élévateurs.

En dépit de l'agitation qu'on a faite autour de cette question depuis une dizaine d'années, le gros volume des grains de l'ouest continue de se diriger vers New-York et les autres ports américains avant de franchir l'Atlantique.

Nous n'avons en mains ici que les statistiques de 1924, mais nous savons tous qu'en 1928, la situation était peu changée. Depuis 1928, on ne pourrait faire aucune comparaison, ni tirer aucune conclusion, car la vente des blés n'est pas normale en Europe. Nous traversons une période de stagnation qui est défavorable à tout le monde.

Voici un résumé de ce qu'était, en 1924, notre situation comme pays exportateur de blés:

Expédié en 1924 aux Etats-Unis pour consommation	Minots
locale	21,000,000
Expédié en 1924 aux Etats-Unis pour exportation	141,000,000
Expédié à Montréal pour exportation	61,000,000
Expédié à Québec pour exportation ..	2,500,000
Expédié à Vancouver pour exportation	54,000,000
Total minots	289,000,000

De ce résumé, il ressort que 66% de notre blé canadien passe par les ports américains avant d'être chargé sur l'Atlantique.

Maintenant, pour avoir un autre aspect de la question, perons les taux de fret de Fort William jusqu'ici, par voie fluviale. Ces taux sont les mêmes,

Nos Cafés sont vendus garantis entière satisfaction.