

lonial et faire une grande voie transcontinentale, dont le pont de Québec à Lévis serait le complément ? La ligne courte onlevée à Québec pour passer par le territoire américain ? encore l'intérêt général. Les usines du Pacifique transportées ailleurs ? toujours l'intérêt général. Nous ne sachons pas encore un seul cas où le bien de Québec ait coïncidé avec le bien public.

Notre confrère montréalais admettra qu'il y avait de quoi paralyser les mieux intentionnés des hommes. Mais les circonstances sont changées. Pour la première fois depuis longtemps, le district de Québec a désormais son mot à dire dans l'administration des deniers publics. Il est fortement représenté dans les conseils de la nation, ayant envoyé à Ottawa une députation ministérielle compacte, unanime.

Nous ne demandons pas la lune et les étoiles, mais notre part légitime d'attention, rien de plus ; et nos concitoyens paraissent bien déterminés à l'avoir cette fois. On constate déjà des signes manifestes de réveil. Les chiffres mêmes que cite le *Prix Courant* pour humilier les Québécois montrent bien qu'il se fait à Montréal douze fois autant d'affaires qu'à Québec, mais ils indiquent aussi une plus forte décadence à Montréal qu'à Québec sur le volume total du commerce pendant ces mauvaises années. Voici les chiffres en question :

Exportations:	Montréal	Québec	Toute la Province
1893	\$47,003,993	\$5,193,370	\$58,191,653
1894	45,438,357	5,204,849	55,792,469
1895	40,911,319	4,289,010	50,247,638
Importations:			
1893	\$50,321,896	\$3,555,607	\$57,731,111
1894	51,030,949	3,525,088	55,731,669
1895	41,072,035	3,514,337	49,462,282

Si nos exportations locales diminuent dans une plus forte proportion que celles de Montréal, par contre nos importations sont restées stationnaires, tandis que Montréal a subi de ce chef une perte de près de \$10,000,000, et le déficit pour toute la Province est pour ainsi dire localisé à Montréal.

Il en est de même de la part que chacune des deux villes contribue au revenu en droits de douane :

Droits perçus en	A Québec	A Montréal
1893	781,720	7,078,709
1894	703,361	6,653,299
1895	723,371	5,983,342

Diminution de moitié moindre à Québec qu'à Montréal.

Ce qui veut dire que Montréal subit le sort de toute organisation factice et artificielle, et qu'en somme notre commerce est plus solidement assis que le sien.

Cette comparaison est pleine d'encouragement pour nos concitoyens. Elle leur démontre qu'enfin leur travail n'est plus

frappé de stérilité ; elle ranime leur confiance. C'est ce qui manquait jusqu'ici. Aussi sont-ils mieux disposés que jamais à mettre des capitaux sur l'amélioration de leur port, ce qu'ils auraient fait jusqu'ici tout comme les Montréalais, s'ils eussent eu comme eux l'espérance de pouvoir passer leur dette au gouvernement, ainsi que l'a fait la Commission du Havre de Montréal.

L'Etat paie directement ou indirectement depuis 1841 pour creuser le lit du St-Laurent au profit de Montréal, mais c'est surtout depuis la Confédération que cet ouvrage de Danaïde a été rondement poussé. Le chenal du Lac St-Pierre n'avait alors que 18 pieds de profondeur ; on a entrepris de le mettre à 20 pieds. En 1878, on a demandé 22½ pieds ; en 1882, 25 pieds, puis 27½ pieds, profondeur qu'on travaille à maintenir depuis 1888. En 1891, la Commission du Havre de Montréal a fait assumer par l'Etat une dette de \$2,725,504 contractée pour ce dragage, et depuis c'est le Département des Travaux Publics qui continue à creuser à ses frais, dépensant pour cette fin de \$75,000 à \$100,000 par année.

Mais ce n'est pas tout. Montréal insiste maintenant pour que le gouvernement fasse les frais de lui creuser un chenal de 30 pieds avec une largeur de 500 pieds à partir du Cap à la Roche en montant.

Les ingénieurs de la Commission du Havre ont en outre préparé depuis plusieurs années force rapports sur des travaux à faire, comportant des barrages et des jetées à l'entrée du Canal et à Maisonneuve, destinés à protéger la ville contre les inondations, et dont le coût est évalué par quelques-uns à \$4,000,000. Le tout additionné, paiement de la dette passée, creusement du fleuve et endiguement de la ville, formerait une somme formidable. Ce seraient toutes de fort belles choses assurément, pour Montréal surtout, mais il ne manque pas d'œuvres qui pressent davantage dans certains coins du pays dont on paraît avoir jusqu'ici oublié l'existence. Et Québec est l'un de ces coins.

Voilà pourquoi nous nous sommes permis de réclamer contre les prétentions démesurées de la métropole canadienne.

## MOULINS A VENDRE

A St-Pacôme, Co. Kamouraska

Le magnifique moulin à farine de six moulages en parfait ordre ; aussi un moulin à scie et à carder, à la Rivière Ouelle, près de l'église ; la résidence privée, avec ses dépendances, de feu Chs. Letellier.

Le tout en parfait ordre et vendu à bonnes conditions.

Pour informations, s'adresser à

J. B. E. LETELLIER  
116 et 120 rue St-Paul  
Québec.

Il fut un temps où ce titre seul eût déridé le plus austère des hommes. Aujourd'hui, il excite à un haut degré la curiosité des gens sérieux. *Tempora mutantur, et nos mutamur in illos* ; sans reproche.

M. Buies fait œuvre utile et patriotique. Depuis plus de dix ans, il consacre son temps à l'étude de ce qu'il y a de mieux après tout, son pays ; et comme le nôtre, malgré ses rudes et longs hivers, est pendant au moins cinq mois de l'année l'un des coins les plus pittoresques de l'univers, le talent de notre vieil ami a beau jeu. Celui-ci est en train de créer un genre assez nouveau dans la littérature nationale : il s'est fait le géographe de la Province de Québec.

Nous avons sous les yeux le dernier volume que la munificence du gouvernement provincial lui a permis de mettre au monde. C'est intitulé : *Le Saguenay et le Bassin du Lac St-Jean, ouvrage historique et descriptif*. Plus de 400 pages de lecture vraiment attachante. Rien d'aride ni de pédantesque ; c'est lesté, varié, agrémenté de photogravures que l'auteur a lui-même cueillies sur place. Nous avons parcouru ce gros volume tout d'un trait, avec le plaisir que nous procurait naguère la lecture du plus beau roman de cape et d'épée. Cette jouissance sera partagée, nous en sommes sûr, par tous ceux qui connaissent les lieux dont parle l'auteur. Ils y trouveront eux-mêmes plus d'une révélation, comme l'existence, par exemple, de ce banc de marbre de 150 pieds de hauteur, que la nature a jeté au bord du fleuve non loin de Tadoussac, "et dont l'on pourrait tirer des blocs parfaits de quinze à vingt pieds de long," écrivait un explorateur dès 1826.

M. Buies consacre de fort belles pages à la mémoire de William Price, qu'il appelle le Père du Saguenay. Il ajoute un trait vraiment intéressant lorsqu'il évoque la brave figure du premier pionnier des chantiers du Saguenay, Alexis Tremblay, qui dès 1837 fondait une compagnie d'exploitation de bois, la "Société des vingt-et-un associés" et quittait la Malbaie pour s'enfoncer avec ses coactionnaires dans les forêts inexplorées du Saguenay. Cette première tentative échoua misérablement, mais M. Price reprit l'entreprise avec le succès qu'on sait, au prix de luttes prolongées contre la Compagnie de la Baie d'Hudson, qui réclamait alors le monopole, non seulement du *fur*, mais du *ski*, mauvais calembour qui retarda notablement le progrès de la région.

Notons en passant l'étrange physionomie de Peter McLeod, "composé de plu-