

à la tête du St-Laurent navigable, se trouve l'un des ports les plus beaux et les plus sûrs du monde entier. Ce port peut recevoir les plus grosses flottes de marine de guerre et de marine marchande du globe. Les navires peuvent y arriver à toute heure de marée, et au moins un mois plus tôt qu'à Montréal, et en partir au moins un mois plus tard l'automne. Sur un circuit de vingt milles, le port leur offre toutes les facilités les plus désirables pour le chargement, le déchargement et l'expédition de marchandises de toute nature.

" Au point de vue de l'économie, de la sécurité des navires, du mouvement et de la livraison plus rapide du fret, le Conseil est d'opinion que c'est le devoir du gouvernement fédéral de faire toutes les démarches de nature à déterminer les armateurs et les exportateurs à choisir en été le port de Québec comme le port principal de destination de leurs consignations de ce côté-ci de l'Atlantique. Par exemple, pour quoi le port de Québec, à raison de ses avantages exceptionnels et de sa situation, ne serait-il pas déclaré port libre ? Pourquoi le gouvernement n'offrirait-il pas de bonnes primes aux steamers, surtout ceux qui font le commerce de fruits de la Méditerranée, qui arriveraient à Québec fin de mars ou dans les premiers jours d'avril ? "

Aux yeux de la Chambre de Commerce, il n'y aurait qu'une seule ville du Canada directement intéressée au creusement et à l'élargissement du chenal du St Laurent. On l'a deviné, c'est Montréal.

A part Québec, il n'y a à l'ouest, qu'une seule ville, c'est Montréal ; les autres sans doute ne comptent pas ; elles n'ont, par conséquent, aucun intérêt à ce que leurs marchandises, chargées de l'autre côté de l'océan, soient déchargées aussi près que possible d'elles ?

Il nous semble cependant que Québec-Ville n'est qu'un petit coin de la province du même nom et que la province de Québec n'est elle-même qu'une faible partie du Canada.

Or, nous voyons dans le même rapport, de la Chambre de Commerce que Québec, comme fret, n'est pas mieux traitée que Montréal, au contraire même. Supposons les choses au mieux et que Québec obtienne, — ce qui d'ailleurs ne serait que justice, — de n'être pas plus mal traitée que Montréal, toutes les villes à l'ouest de Québec seront-elles donc obligées d'avoir, en sus du fret par navires, à payer le transport supplémentaire par chemin de fer sur le parcours de Québec à Montréal ?

Il est difficile, quand on embrasse tant de questions dans une simple réunion, de les bien posséder toutes.

Néanmoins, cette affirmation, de la part de commerçants et d'industriels, qu'il n'y a qu'une ville dans le pays qui soit directement inté-

ressée à ce que les travaux (creusement et élargissement du chenal) s'accomplissent, est un pur enfantillage qui n'a pas même besoin d'être relevé. Mais les arguments, pour empêcher Montréal de conserver sa situation maritime acquise, manquant, il faut bien trouver quelques arguties au moyen desquelles on flatte la manie de ceux qui ne comptent que sur la déchéance du port de Montréal pour voir fleurir celui de Québec.

Pour nous, il n'y a pas de meilleure preuve d'impuissance que toute cette façon stérile avec laquelle on voudrait tarir la vitalité des voisins. Le commerçant mal avisé, incapable de remonter le courant par lui-même, jaloux du succès de son concurrent, au lieu de se secouer et d'imiter la méthode, le travail, l'activité et l'esprit d'entreprise de son voisin, préfère souhaiter sa ruine. Une fois lui parti, se dit-il, à moi les affaires, à moi la clientèle, à moi la fortune ; et en attendant, le voisin demeure, progresse davantage, tandis que le mauvais coucheur s'enfonce de plus en plus dans l'ornière.

Si Québec veut s'en tenir au rôle du mauvais coucheur, libre à elle. Elle a assez à faire pour son propre développement pour n'avoir pas à perdre son temps à jalouser Montréal et à mettre obstacle à des travaux qui s'imposent non seulement pour Montréal et son district mais pour le pays presque entier.

L'impuissance, nous la voyons percer dans le rapport même de la Chambre de Commerce. N'y est-il pas dit que " les navires peuvent y arriver (à Québec) au moins un mois plus tôt qu'à Montréal, et en partir au moins un mois plus tard à l'automne. "

Cela prouve ou que la chambre de commerce de Québec n'a pas su s'y prendre pour ouvrir son port un mois plus tôt et un mois plus tard et accaparer le commerce interocéanique au moins pendant ces deux mois de l'année, ou bien encore que, malgré tout, le commerce de Montréal et de tout l'ouest ne veut pas payer le fret par chemin de fer de Québec à Montréal. Dans l'un ou l'autre cas, il y a une preuve indéniable que les membres de la chambre de commerce de Québec perdent leur temps et leur peines à vouloir rencontrer le courant qui exige que la navigation aille aussi loin qu'il est possible dans l'intérieur, même au prix de sacrifices passagers.

Nous dirions bien encore quelques mots au sujet du dernier paragraphe de la partie du rapport que

nous publions ci-dessus, mais, en vérité, nous n'en avons guère le courage. Il était impossible de montrer plus de découragement, plus d'abattement que dans les quelques lignes de ce paragraphe. C'est le cri : au secours de l'homme qui se noie faute d'énergie, faute de courage pour lutter :

" *C'est le devoir du gouvernement fédéral de faire toutes les démarches de nature à déterminer les armateurs et les exportateurs à choisir en été le port de destination de leurs consignations de ce côté-ci de l'Atlantique.* "

Le gouvernement au service de Québec et de Québec seule, quoi ? Le gouvernement a le devoir de faire les démarches que la Chambre de Commerce ne veut pas faire, et pour cause. Quels arguments le gouvernement peut-il invoquer auprès des armateurs et des exportateurs, que la Chambre de Commerce ne peut elle-même invoquer ? La Chambre de Commerce doit bien se persuader que, si armateurs et exportateurs avaient intérêt à décharger ou à charger à Québec ils n'attendraient pas plus que le gouvernement accomplisse son devoir qu'ils n'attendraient les jérémiades de la Chambre de Commerce. Ils trouvent leur intérêt dans le port de Montréal, c'est pourquoi, tous à l'unisson, réclament le creusement et l'élargissement du chenal entre Québec et Montréal.

Et c'est parce que leur intérêt et l'intérêt général sont identiques que le port de Montréal continuera, comme par le passé, à être la tête de ligne de la navigation transatlantique, même au prix de grands travaux et de grosses dépenses. L'argent ainsi dépensé sera mieux placé qu'en bonnes primes aux steamers qui arriveraient à Québec fin de mars ou commencement d'avril.

CORRESPONDANCE

Montréal, 14 octobre, 1897

Monsieur le rédacteur,

Depuis longtemps déjà, j'entends dire de tous côtés que l'architecture et la construction sont dans le marasme.

La chose est certainement vraie, et il suffit de parcourir dans votre journal, la colonne réservée à la construction, pour s'en rendre compte.

Pourtant, la saison qui vient de finir a vu de nombreuses bâtisses s'élever dans Montréal et la banlieue. D'où vient donc que les architectes et les bons entrepreneurs