

lignes qui sillonnent notre province sur les deux rives du St-Laurent et les branches qu'elles ont poussées vers l'intérieur, n'aient considérablement augmenté la valeur des propriétés rurales, en les rapprochant du marché où s'écoulaient leurs produits. Mais combien auraient été augmentés ces avantages, si les centres ainsi rapprochés des marchés eussent été reliés aux localités environnantes par de bons chemins macadamisés et nivelés ! Ce qu'on n'a pas fait auparavant, il est plus que jamais temps de le faire après. Un exemple : l'année dernière, le foin se vendait à bon marché ; bien des cultivateurs établis à 15 ou 20 milles des stations ont dû garder leur foin, au risque de le voir pourrir sur place, plutôt que de le vendre, car le prix payé à la station ne couvrirait pas le coût du transport au chemin de fer.

Le service des communications, sous le régime féodal au Canada était laissé aux soins des seigneurs, qui, à leur tour, s'en déchargèrent sur les tenanciers. L'organisation municipale permet de régulariser un peu ce service, en imposant aux propriétaires des terres l'obligation d'entretenir le chemin sur le front de leur terres, et en préposant un inspecteur pour veiller à l'exécution de cette obligation. Mais le gouvernement provincial, à part cela, s'en est complètement désintéressé. Aussi, pour qui connaît l'apathie invétérée de nos municipalités rurales et leur horreur de tout ce qui peut entraîner des dépenses, il n'est pas étonnant que les chemins de la campagne soient, quatre mois sur six que dure la saison d'été, des fondrières impraticables pour la moindre charge. Il y a deux améliorations urgentes à faire aux chemins de la campagne : les macadamiser, afin qu'on puisse y passer avec une charge, pendant et après les pluies ; et les niveler, c'est-à-dire en adoucir les côtes, ce qui est négligé même sur les chemins actuellement macadamisés. L'empierrement et le nivellement produiraient cet effet qu'un cultivateur pourrait, avec la même dépense de force et de temps, transporter au marché deux ou trois fois autant de produits qu'aujourd'hui. En prenant la proportion minimum du simple au double, est-ce que ce ne serait pas rapprocher de moitié la terre de son marché et par conséquent en augmenter la valeur d'autant ?

Pendant une courte période de notre histoire politique, le parti au pouvoir à Québec avait inscrit cette question de l'empierrement des che-

mins sur son programme électoral. Mais ce beau zèle dura peu ; le chef de ce parti ayant disparu de l'arène, on n'en parla plus, ni dans un camp ni dans l'autre et l'on se mit à faire des bouts de lignes de chemin de fer.

Au moment où l'état des finances provinciales rend nécessaire la plus stricte économie et où les deux partis s'accordent à dire qu'il ne faut plus subventionner de chemins de fer, il nous semble que l'on devrait reporter l'attention sur l'amélioration des chemins, et y consacrer quelques bribes des fonds qui, d'ordinaire, sous prétexte de voies ferrées, vont s'engloutir dans le gousset des politiciens.

Le programme à exécuter, tel que nous le concevons, n'entraînerait pas, d'ailleurs, de gros déboursés de fonds provinciaux. Il s'agirait pour le gouvernement de faire de la propagande, d'abord, au moyen de ses missionnaires et de ses conférenciers agricoles ; d'organiser un service d'agents-voyers, compétents à conduire des travaux de ce genre ; de se procurer, pour les prêter aux municipalités qui les demanderaient, quelques concasseurs mécaniques de macadam ; et enfin, d'autoriser les municipalités, soit de paroisses, soit de comté, à ordonner, par règlement, les travaux d'amélioration sur tel ou tel chemin, après consultation préalable des intéressés, en même temps qu'à prélever par voie de cotisation, soit en argent, soit en nature, les fonds ou le travail nécessaires.

Beaucoup de nos lecteurs ont pu, s'ils se sont un peu éloignés des villes, dans les belles et riches campagnes de la France, admirer les splendides routes macadamisées, entretenues avec un soin minutieux, qui permettent au cultivateur de transporter à la ville voisine en un seul voyage, toute la charge de produits qu'un attelage peut traîner sur un sol uni et sur un fond solide. Les routes de France sont sous le contrôle du gouvernement qui dans chaque canton—lisez "comté"—entretient un agent-voyer, chargé de surveiller l'entretien des routes établies et l'établissement des nouvelles routes ; cet agent-voyer, qui est ordinairement un élève de l'école des Ponts et Chaussées, où il a fait un cours de génie civil, a sous ses ordres des cantonniers, humbles fonctionnaires chargés de l'entretien du macadam et des fossés. Les routes sont divisées en trois classes : routes nationales, d'intérêt général, commercial et stratégique ; routes départementales d'un intérêt géné-

ral plus restreint, mais intéressant cependant l'ensemble du département ; et enfin, routes vicinales ou chemins vicinaux qui n'intéressent que les localités où ils aboutissent. Les routes nationales sont construites et entretenues aux frais de l'État ; les routes départementales, aux frais du département et les chemins vicinaux aux frais des municipalités qu'ils intéressent ; mais tous sous la surveillance et par les soins des agents du gouvernement central.

Nous ne sommes pas aussi centralisateurs, au Canada, et nous n'aurions besoin de prendre, dans cette organisation, que ce qui pourrait constituer une surveillance efficace et assurer l'aide de conducteurs de travaux compétents. Le reste pourrait être laissé, au moins pour le présent, à l'initiative des municipalités. Si, cependant, notre budget nous le permettait un jour, ce ne serait pas un gaspillage que d'accorder une petite subvention de tant par mille ou de tant pour cent sur le coût des travaux, aux municipalités qui auraient besoin de cet encouragement. Nous disons une petite subvention, parceque nous ne voudrions pas voir revenir l'injuste pratique de taxer le commerce des villes pour augmenter la valeur des propriétés rurales.

Nous sommes de ceux qui voudraient faire comprendre à nos cultivateurs que, s'ils veulent améliorer leur position et augmenter la valeur de leurs terres, ils doivent le faire à leurs propres frais et dépens.

COMPTES-RENDUS

Société d'Industrie Laitière

CONVENTION ANNUELLE

Le 3 décembre, mardi, la convention a été ouverte par le président de la Société d'Industrie Laitière, le révérend M. l'abbé Montmigny.

MM MacFarlane et Bourdeau, inspecteurs des syndicats de beurrieres et fromageries de la province ont lu leurs rapports de leurs visites dans les 38 syndicats laitiers de la province. Ils constatent que les syndicats font beaucoup de bien, mais qu'il reste encore beaucoup à faire.

M. D. Leclair, professeur à l'école de beurrierie lit un beau travail sur les ferments à employer dans la préparation de la crème et du beurre.

À la séance du soir, M. l'abbé Montmigny, lut un volumineux rapport sur les opérations de la Société d'Industrie Laitière pour 1895. Ce rapport est très instructif et très intéressant.

Ensuite le maire lut une adresse de bienvenue à MM. les directeurs de la