

qu'il en passa 62 millions par les ports canadiens. Sur 312 millions de boisseaux de blé, en 1916, 180 millions prirent la route des Etats-Unis.

"Le gouvernement fédéral avaient déjà consacré plusieurs centaines de millions à l'établissement de chemins de fer transcontinentaux, qu'il hésitait encore à consentir un prêt de quelques millions en faveur de nos ports à marée : de fait, il ne devait s'y décider qu'en ces tout derniers temps. Tandis que l'on construisait, à l'entrée des Grands lacs, des hangars à grains d'une capacité de 60 millions de boisseaux, c'est à peine si nos ports de l'Est en pouvaient emmagasiner 15 millions. Cette politique à courte vue ne pouvait avoir qu'un résultat: détourner vers les ports mieux aménagés des Etats-Unis les exportations de l'Ouest canadien.

"Il est vrai de dire que le Gouvernement, en cette matière, tend depuis quelques années à se rapprocher sensiblement de la bonne voie. Il a déjà prêté des sommes importantes en vue de la construction, à Montréal et à Québec, de docks en eau profonde et de hangars à grains. Saint-Jean et Halifax ont aussi été de sa part l'objet d'un traitement plus favorable que par le passé.

"Le Gouvernement, je l'ai déjà dit, ne sera trouvé justifiable d'avoir acquis le Grand-Tronc-Pacifique et le Nord-Canadien, que s'il se charge en même temps d'aménager nos ports à marée de façon qu'ils puissent profiter de tout le trafic d'exportation de ces chemins de fer. Or, cela il ne pourra le faire qu'à la condition d'adopter sans délai un plan d'action vigoureux et énergique.

"Il devra d'abord établir, pour les marchandises à destination de l'étranger, un tarif qui permette aux ports de Montréal, Québec, Halifax et Saint-Jean de soutenir avantageusement la comparaison, à cet égard, avec eux de Buffalo, Portland, New-York et autres.

"En deuxième lieu, il lui faudra se procurer suffisamment de matériel roulant, comme de matériel de traction, pour transporter à nos ports de l'Est—Québec en été, Saint-Jean et Halifax en hiver—tous les produits du Canada occidental.

"Enfin, pour assurer la prompte manutention des marchandises, il ne saurait se dispenser de doter ces trois ports de docks et de hangars nouveaux, ce qui d'ailleurs ne coûterait que fort peu en comparaison du fardeau dont il est aujourd'hui question de nous charger".

Pour terminer cette étude nécessairement sommaire du havre de Québec, je donnerai ci-dessous quelques chiffres au sujet de l'accommodation offerte par les quais, etc., du havre ainsi que des notes très succinctes sur les dimensions de la nouvelle forme de radoub et du grand pont construit à Cap-Rouge.

Docks et outillage.—Havre de Québec.

Hangars à marchandises d'une superficie de 283, 560 pieds.

Accostage en eau profonde pour 22 navires calant jusqu'à 40 pieds.

Une grue flottante de 50 tonnes.

Un élévateur à grains de 250,000 minots.

Un élévateur à grains de 2 millions de minots avec transbordeurs, etc., pouvant disposer de 60,000 minots par heure.

Voies ferrées, locomotives, wagons, etc.

Nouvelle Cale de Radoub.

Longueur, : 1150 pieds largeur à l'entrée: 120 pieds.

Pont de Québec.

Mise en place de la travée centrale : 20 septembre 1917.

Longueur totale 3240 pieds.

Ouverture de la travée centrale 1800 pieds.

Hauteur au-dessus de l'eau basse, 175 pieds.

Ouverture au trafic des voyageurs : 6 janvier 1918.

Le 17 octobre 1918.

PIERRE LEFRANC.

PENSÉES

Dans la société, la foi supplée à la faiblesse de chaque raison particulière, en sorte que chacun participe à la raison de tous. Dans la religion, la foi supplée à la faiblesse de la raison de tous, ou de la raison humaine en général, en sorte que l'homme participe à la raison divine ou infinie.

LAMENNAIS

Dieu donne à son Eglise l'épave de tous les naufrages, et tôt ou tard le laurier de tous les triomphes. Cette perpétuelle vaincue est éternellement victorieuse, parce qu'elle n'abandonne jamais la vérité.

VEUILLOT

La magnanimité ne doit pas compte à la prudence de ses motifs.

VAUVEMARGUES

N'élève pas ce qui est fragile.

JOUBERT.