

Graduellement les conditions devinrent meilleures. La colonisation intense du nord-ouest canadien ; l'arrivée de nombreux immigrants européens ; les récoltes magnifiques que nous donnèrent les fertiles prairies de l'ouest ; l'augmentation constante de notre commerce par la création de nouvelles industries et l'expansion de celles qui existaient déjà ; l'accroissement rapide des revenus du pays et son heureux effet sur la rémunération des travailleurs de même que sur leur nombre et la permanence de leur emploi donnèrent au Canada une impulsion qui ne pouvait manquer d'avoir son effet sur notre port.

Le nombre des navires qui le fréquentaient régulièrement s'accrut rapidement et leur taille et leur tonnage devinrent plus considérables. En même temps la profondeur du chenal entre Montréal et Québec subit de telles variations que plusieurs grands navires durent décider de fixer leur terminus à Québec.

Pour être en mesure de fournir à la grande navigation l'espace et le quaiage requis les autorités fédérales décidèrent de venir en aide à la Commission.

En 1912 la constitution de ce corps administratif du havre de Québec fut changée et quand un nouveau bureau eut pris la place de l'ancien un vif mouvement d'impulsion fut donné aux améliorations requises pour saisir au passage le trafic toujours grandissant.

L'achèvement du Transcontinental, la reprise de la construction du pont de Québec, l'érection de grandes usines à Saint-Malo, d'un élévateur à grains d'une capacité d'un million de minots et d'immenses entrepôts pour les immigrants sur la jetée Louise ; le commencement d'une écluse et d'un barrage à l'embouchure de la rivière Saint-Charles contribuèrent dans une large mesure à donner du regain à l'activité jusqu'à lors un peu endormie et à rendre plus vif l'intérêt porté au développement du trafic dans le port.

Quant à la situation actuelle du havre de Québec, à son outillage et à ses bescins, je ne puis, je crois, mieux faire que de citer partie d'un discours sobre et à point prononcé au Sénat, l'an dernier, (22 août 1917) par le sénateur L'Espérance qui est en même temps le président de la Commission du Havre de Québec.

"Quant au port de Québec, qui est celui que je connais le mieux, il possède dès maintenant un outillage qui lui permettrait, durant la saison de navigation, de manutentionner, pour une large part tout au moins, ces marchandises que l'Ouest aujourd'hui expédie à l'Europe par les Etats-Unis. Le long des docks du bassin Louise et de la Pointe-à-Carcy, peuvent déjà mouiller à l'aise dix-sept paquebots du plus fort tonnage ; bientôt, les nouveaux bassins dont la construction s'achève en ce moment, du côté de la rivière Saint-Charles, pourront en accommoder cinq autres. C'est donc vingt-deux transatlantiques de toute dimension que le port de Québec sera, dès l'an prochain, en état de recevoir dans ses bassins, profonds chacun de 26 à

40 pieds à marée basse. Ses quais sont accessibles non seulement au Canadien-Pacifique, qui déjà y possède sa station terminus, mais encore au Grand Tronc Pacifique et au Nord-Canadien. Devant les bassins s'élèvent—couvrant au total une superficie de 283,500 pieds—onze hangars immenses, du type le plus récent et qui sont à l'épreuve du feu. On n'a rien négligé en vue d'assurer la parfaite manutention des grains et autres marchandises. Pour la commodité du trafic, les commissaires ont établi, aux abords des docks, une série de voies ferrées,—amplement pourvues de wagons à marchandises et de locomotives de manœuvre,—dont le parcours total dépasse quinze milles. Ils ont de plus doté le port de grues de chantiers, de grues-locomotives, d'une grue flottante de cinquante tonnes, et de plusieurs autres machines. Enfin, nos transbordeurs, dont on vient de compléter l'installation, peuvent déplacer 60,000 boisseaux de grain à l'heure.

"En 1914, alors que notre outillage était inférieur à ce qu'il est aujourd'hui, les arrivages de vaisseaux océaniques, au port de Québec, se chiffraient à 518. En 1915, par suite de la guerre, ils tombaient à 441. En 1916, la diminution se faisait plus forte encore ; et, cette année 1917, c'est à peine si nous aurons eu la visite de quelques transatlantiques.

"Nous possédons au bassin Louise deux hangars à grain, dont l'un peut contenir 250,000, et l'autre (tout en béton armé), un million de boisseaux. Dès la fin de l'automne, grâce à de nouvelles constructions à cette heure en voie d'achèvement, notre capacité d'emmagasinage atteindra deux millions de boisseaux. Malgré cela, que le Gouvernement adopte, relativement au transport des produits de l'Ouest, une politique vraiment nationale, et, à mon humble avis, le port de Québec, aménagé comme je viens de dire, se trouvera bien loin encore de pouvoir faire face aux exigences du trafic.

"Le Transcontinental nous a coûté fort cher. Nous en pourrions bientôt dire autant du Nord-Canadien. Tous deux comptent parmi les meilleurs chemins de fer d'Amérique. Grâce aux pentes douces de la voie, un train, sur le Transcontinental, peut transporter 1,700 tonnes de marchandises, contre 950 sur les autres lignes. Ce chemin de fer a réduit de 214 milles la distance de Winnipeg à Québec, et l'on m'assure qu'il peut, avec profit, transporter aujourd'hui le blé de l'Ouest de l'un à l'autre de ces points à raison de 10 cents le boisseau.

"Je n'ai pas l'intention de vous retenir longtemps à entendre des statistiques que vous connaissez tous, j'en suis sûr, aussi bien que moi. Je me contenterai de vous rappeler que, malgré nos trois transcanadiens, il reste à notre honte que plus de 60 pour cent des grains d'exportation de l'Ouest sont aujourd'hui encore expédiés en Europe par les ports américains. Sur 167 millions de boisseaux de blé sortis en 1915 des hangars de Fort-William et de Port-Arthur, on estime