

Rédaction et administration
Casier postal : 85
Haute-Ville,
QUEBEC.
Abonnement :
\$2.00

LE CRI DE QUÉBEC

Organe de l'Association de la Jeunesse Libérale de Québec

Si les conservateurs
attaquent, il faut
bien qu'ils pensent
que la jeunesse li-
bérale est prête à
répondre.

Journal politique et littéraire

COURAGEUX, HONNÊTE ET VRAI

DIRECTEUR : Jean-Charles Harvey

L'ANGLETERRE NOUS DEMANDE ENCORE DU SANG

LES ANGLAIS ONT CONFIANCE QUE LE CANADA SE BATTRA AVEC EUX

Une infernale propagande britannique pour exercer une pression sur les Dominions en cas de nouvelle guerre. — Significative dépêche de Londres reproduite dans le "STAR" de Montréal. — Le traité de Locarno. — Est-il vrai que Patenaude a reçu de l'argent des impérialistes d'Angleterre pour lutter contre le CANADIEN AVANT TOUT, Mackenzie-King ?

PATÉNAUDE SERAIT VENDU A L'IMPERIALISME ?

Ce n'est pas sans une émotion profonde que nous lisons dans le MONTREAL STAR, la semaine dernière, des titres ainsi conçus : "LES MINISTRES (anglais) SONT CONFIANTS QUE LE CANADA PARTICIPERA AUX OBLIGATIONS DU PACTE. ILS SONT CONFIANTS QUE LES CANADIENS SE BATTRONT SI LA GRANDE-BRETAGNE SE BAT."

Quoi ! Déjà ! Il y a sept ans à peine que nous sommes sortis d'une guerre qui nous a saignés à blanc, nous sommes restés fourbus de l'effort terrible que nous imposèrent les Sir Sam Hughes et les Meighen, nos cicatrices sont encore rouges, nos mains tremblent d'avoir porté le fusil trop longtemps, nos mères et nos veuves n'ont pu tarir leurs larmes, et voilà qu'on nous demande aujourd'hui : "Seriez-vous prêts à vous battre de nouveau sur la terre étrangère ?"

Il est providentiel que cette question, venue de Londres, au sujet du récent traité de Locarno, nous arrive à la veille des élections générales.

Si le peuple donne une majorité à Meighen, il dira : "Oui, nous sommes prêts à recommencer."

S'il garde sa confiance en Mackenzie-King, il dira : "Non, nous ne marcherons pas tant que l'intérêt national n'exigera pas de nous ce sacrifice !"

Je le répète, cette campagne est une lutte à mort contre l'impérialisme personnifié dans tout son fanatisme aveugle par Arthur Meighen, qui osait dire un jour : "Jusqu'au dernier homme, jusqu'au dernier sou pour l'Empire !"

La dépêche anglaise, qui date de huit jours à peine, vient de donner à la question toute sa brûlante actualité.

Nos adversaires, cachés sous un masque protectionniste, nous ont dit : "Ne parlez plus de guerre : c'est de l'histoire ancienne."

Mais la propagande de Londres est de l'histoire moderne, de l'histoire qui s'écrit en octobre 1925, au moment où tous les Canadiens ont à choisir entre un partisan sans limites de la participation aux guerres de l'Empire et un fidèle défenseur de l'autonomie canadienne et de la liberté nationale.

Désormais, plus de doute possible : la Grande-Bretagne s'inquiète de ce que fera le Canada lors du prochain conflit où elle entrera. La meilleure preuve se trouve dans la dépêche même du MONTREAL STAR, où nous lisons, au-dessous des titres précités : "Si l'Angleterre entre en guerre à cause d'une soudaine violation du pacte (le pacte de Locarno réglant les conditions de paix entre les puissances), le Canada, en sa qualité de membre du Commonwealth britannique, sera automatiquement en guerre, qu'il signe ou non le pacte, puisque, du point de vue international, il ne peut se jeter en dehors de la guerre sans quitter l'Empire."

Qu'est-ce à dire ? Voudrait-on exacerber le loyalisme anglo-saxon de certains Canadiens en leur montrant la possibilité d'une rupture entre le Canada et la Grande-Bretagne ? Voudrait-on prétendre que Mackenzie-King n'est pas assez le chien couchant de Londres et qu'il faudrait le remplacer par un nègre impérial du calibre d'Arthur Meighen ? Peut-être.

Il y a ceci de certain : c'est que les Britanniques genre Lloyd George ont gardé rancune à Mackenzie-King de s'être montré si indépendant vis-à-vis l'Empire lors de l'incident anglo-turc, qui faillit mettre l'Europe en feu ; ils redoutent son esprit purement canadien, qui lui a fait refuser de compromettre notre pays dans le traité de Lausanne, exiger la signature de nos traités par un Canadien, établir la volonté de notre Dominion d'avoir son ambassadeur à Washington, soulever la question d'un drapeau national, affirmer sans cesse notre progrès vers l'indépendance.

Arthur Meighen ferait mieux leur affaire. Il tiendrait notre sang et nos milliards à leur disposition. Il est naturel qu'ils veuillent le ravoier et faire battre King.

C'est pourquoi la rumeur s'accrédite de plus en plus que la caisse électorale des bleus a reçu une somme considérable de quelques hauts impérialistes anglais. Esioff-L. Patenaude, candidat de Meighen, dans Jacques-Cartier, aurait reçu sa part de cette contribution destinée à rendre à Londres la suprématie que King lui avait enlevée pour la replacer au Capitole canadien.

Si tel est le cas, la trahison de Patenaude se double d'une espèce de crime de lèse-nationalité. Il devient l'agent, l'espion politique d'une bande d'impérialistes féroces, qui veulent que la moitié du monde soit en guerre chaque fois que l'Angleterre a un intérêt quelconque à défendre sur un point du globe.

S'il est vrai que Patenaude a fait cela, il mérite plus que la défaite : il mérite le mépris et l'opprobre éternel de ses concitoyens. C'est déjà assez qu'il attaque son nom à celui de Meighen. Qu'il ne trempe pas dans une conspiration qui veut nous donner en pâture au dieu guerrier qu'adorent, en s'enrichissant d'or et de sang, les intérêts commerciaux de l'Empire.

La guerre est peut-être proche. Le feu est aux poudres dans la Grèce et la Bulgarie. La France et l'Espagne bataillent en Afrique ; les puissances centrales de l'Europe peuvent assaillir la Pologne d'un moment à l'autre. A quand le tour de la Grande-Bretagne ? Dans quatre ans ? Dans deux ans ? Demain ?

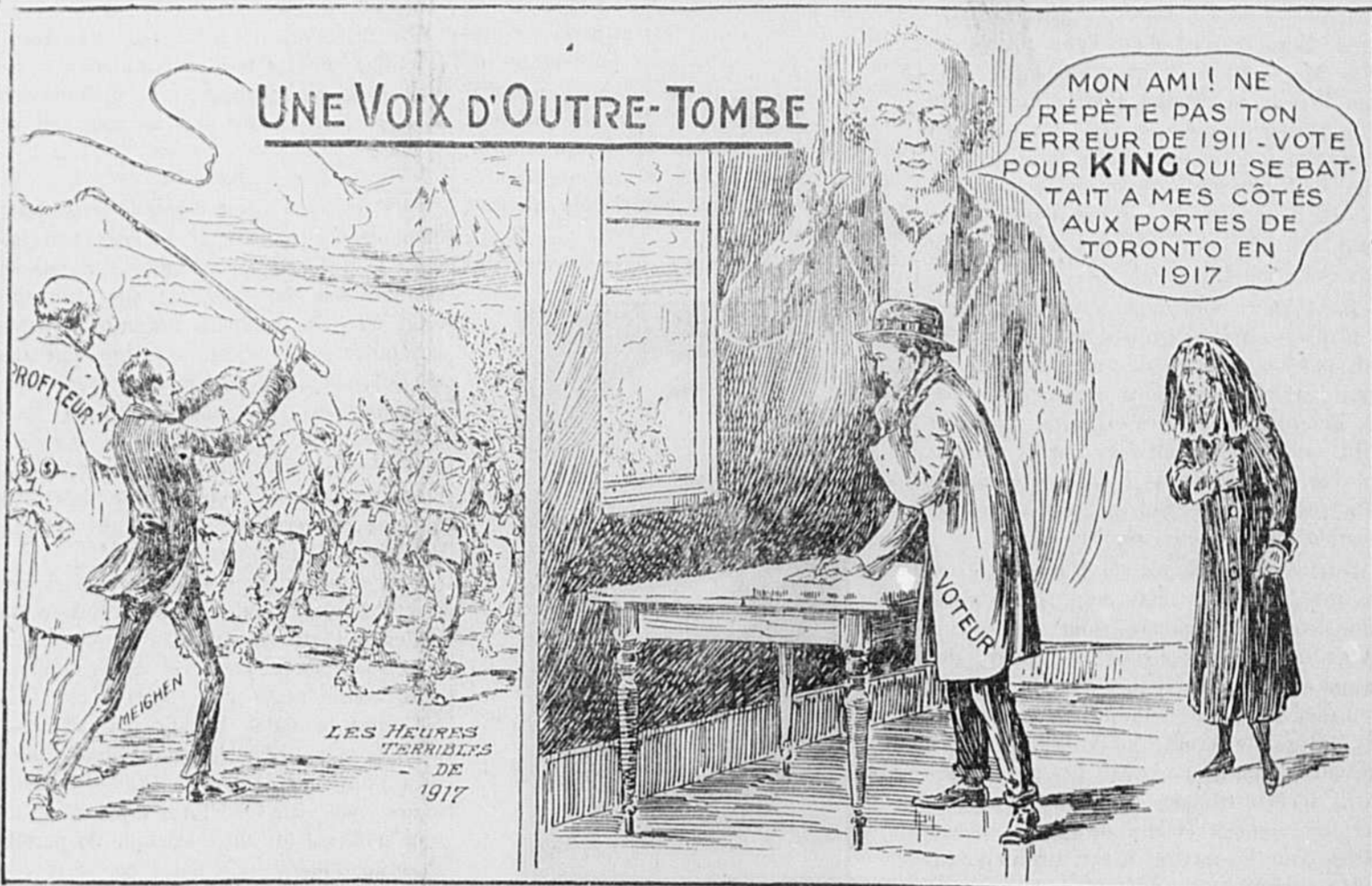
Posez-vous souvent la question : "A quand le tour de la Grande-Bretagne ?" Et, alors, qui aimeriez-vous avoir à la tête du pays ?

Est-ce Meighen, l'homme qui a lancé dans le gouffre 600,000 Canadiens et trois milliards de dollars ?

Est-ce King, l'homme qui a toujours refusé de s'engager dans de telles aventures, et qui a dit : "Pas un sou, pas un homme sans le consentement du parlement canadien ?"

Le 29 octobre vous est donné pour répondre à ces questions.

CARL.



LA POLITIQUE DES TARIFS BILLET DE LA SEMAINE L'Agriculteur et la Protection

Dans une des scènes de l'opéra Comique "La fille du Tambour Major" le duc de Della-Volta lance cette amusante boutade : "La politique plus ça s'explique, moins ça se comprend ; avez-vous compris ? — Non, répond l'autre. — Eh bien c'est de la politique ! Cette boutade nous est souvent revenue à l'esprit depuis le début de la présente campagne électorale, surtout en écoutant parler les orateurs conservateurs sur la question du tarif. L'inoubliable L.-J. Gauthier, candidat conservateur dans Dorchester est tout simplement stupéfiant dans ses conclusions protectionnistes, et il l'est d'autant plus que nous n'avons besoin de personne pour lui prouver qu'il se trompe ; nous n'avons qu'à produire, pour lui donner le démenti, ses propres théories d'hier ou d'avant-hier, exposées sous sa signature ou dans son journal. C'est d'un comique effarant ! Les candidats conservateurs ne sont pas tous aussi inconsequents avec leur passé que l'ex-député de Saint-Hyacinthe, car il en est qui acceptent une idée parce qu'ils la croient bonne, par ignorance ou inconscience, et qui continuent à crier : Protection ! Protection ! sans trop savoir ce que cela représente pour le pays.

A l'heure actuelle, le mot de protection est surtout un phénomène de contagion mentale, comme le docteur Le-Bon en a tant étudiés dans sa vie. Le mot et non la chose est parti de l'organisation centrale conservatrice, qui a voulu imiter la tactique électorale de Sir John MacDonald, en 1878, afin de reprendre le pouvoir AVEC UNE FORMULE PUISSANTE, assez impressionnante sur les foules pour rejeter dans l'ombre au moins pour quelques semaines, le souvenir des années de turpitudes et de corruptions dont le régime était chargé.

Léon Daudet parle quelque part d'un perroquet CENTENAIRE qui répète du matin au soir les trois mots suivants : "Droits de l'homme ! Droits de l'homme ! Droits de l'homme !" C'est un perroquet qui a appartenu à la nièce de Robespierre, et qui continue, cente-trente ans après la Révolution Française, à "prêcher" (sic) les doctrines du fameux conventionnel ! Beaucoup d'orateurs bleus qui répètent ce mot de protection cent fois par jour, de ce temps-ci, n'ont pas plus conscience de ce qu'ils disent que le perroquet de Robespierre !

de tous les temps, mais c'est surtout une science moderne que l'on devrait avoir étudiée avant de se lancer dans la politique. Les seules qualités indispensables pour cela, C'EST LE BONS EN S ET L'AMOUR DES CHOSES SÉRIEUSES. PRATIQUES, UNE REELLE EXPERIENCE ET LA CONNAISSANCE DE DIVERS PAYS ! Notre représentation nationale (je parle de tout le Canada) a produit beaucoup d'hommes de bon sens, mais très peu qui avaient suffisamment étudié l'économie politique et rien qu'une douzaine d'hommes supérieurs, Laurier entr'autres qui connussent leur affaire et qui possédassent, sous ce rapport, une compétence égale à celle des hommes d'Etat européens !

Pour tous nos hommes publics intelligents et sincères LE LIBRE ECHANGE ABSOLU qui a fait la fortune de l'Angleterre manufacturière est d'application impossible au Canada, et il nous faisait peine de voir un beau talent comme celui du docteur Michael Clarke, de Red Deer, se fourvoyer dans la démonstration d'une multitude de théories ABSOLUES, irréalisables en notre pays. Parmi nos grands disparus, Laurier, Mowat et Cartwright étaient théoriquement des libres-échangistes, ou du moins l'auraient été s'ils eussent vécu en Angleterre, mais à part la nécessité de nous assurer un revenu pour administrer la chose publique, ces hommes d'Etat savaient bien qu'un pays comme le nôtre, à peine peuplé, avoisinant un grand peuple de cent millions d'habitants pourvus d'un outillage ultra-moderne, avaient besoin d'une protection raisonnable pour les industries essentielles, sans cependant permettre aux manufacturiers canadiens d'abuser du tarif de protection, pour empêcher la concurrence étrangère et pour faire hausser le prix des articles d'utilité première. Quant à Laurier, c'est l'agriculteur qui recevait ses premières pensées, car c'est la classe la plus intéressante et la plus nombreuse. A tout prendre nous avons ici un pays agricole comme la République Argentine, et c'est sur cette base que nous grandirons le plus vite. Nos manufactures si intéressantes qu'elles soient, et qui méritent d'être protégées raisonnablement n'atteindront pas avant quelque temps, faute d'outillage et de compétence technique, l'efficacité européenne ou américaine. C'est notre agriculture qui attirera sur nous les yeux de l'univers C'est cela et quelques ressources naturelles que nous possédons en grandes

quantités : les pouvoirs d'eau, le bois, dont les deux extrêmes provinces de l'ouest ont presque autant que la province de Québec, sans compter que l'Alberta possède à elle seule autant de charbon que l'Allemagne, la France et la Belgique réunies. Mais ne nous éloignons pas de notre sujet. Laurier voulait que la classe agricole se procurât ses machines et autres articles nécessaires à un prix avantageux, soit ici ou ailleurs, et voilà pourquoi il surveilla à trois reprises une révision du tarif et préconisa une baisse sur ces articles, tout en maintenant à un taux très élevé

psychologie électorale : Le docteur Gustave Le Bon auquel je reviens toujours, a écrit il y a trente ans un livre cruel qui a été traduit dans toutes les langues et que tous les hommes d'Etat modernes ont connu, ceux du Japon comme de l'Argentine, ceux des Etats-Unis comme de la Grèce et de l'Italie ; ce livre s'appelle "La Psychologie des Foules".

Laurier avouait l'avoir lu et relu et Roosevelt criait bien fort que c'était son livre de chevet ; Clémenceau était prétri des idées qu'il contient, et Mussoline semble en avoir réalisé la par-héroïque : le muselage des foules. On peut acheter ce volume pour cinquante sous chez Garneau, et samedi prochain j'ai l'intention d'en adresser un exemplaire à tous les candidats protectionnistes qui auront été élus dans la Province de Québec. Je ne m'expose pas à grand-chose et cela ne me coûtera pas cher !

Ce livre amer et suggestif contient une douzaine de chapitres que nos conservateurs le l'avenir devront connaître pour mieux savoir fabriquer l'opinion publique, et pour sentir ce qu'il y a de comique dans le procédé de répétition gratuite de formules vides !

Nous n'avons pas affaire ici à un pamphlétaire, mais à un philosophe profondément observateur qui a remarqué que les élections se gagnent par fois mais pas nécessairement toujours par l'affirmation la répétition et la contagion mentale ! Son livre déborde d'idées et d'analyses profondes, et le chapitre (qu'il consacre "aux foules électorales" (pages 151 et suivantes) contient cette belle affirmation que tous les économistes de France sont des gens instruits professeurs aux universités, et académiciens pour la plupart, et qu'il n'est pas une seule question générale, LA PROTECTION par exemple qui les ait trouvés d'accord. "Devant les problèmes sociaux" dit-il "toutes les ignorances s'égalisent".

Suite à la page 4

A DROITE ET A GAUCHE PROPOS DE BOLIVAR

L'Événement donne à Patenaude quarante mille auditeurs à l'Aréna et la Gazette lui en accorde douze mille. Accordez vos violons, messieurs les bleus !

Je pose à un fonctionnaire cette question : Pierre Audet vaut-il LaVergne ? — Non, mais Gauthier, "le veau" !

Dédié à Armand LaVergne : "Entre le talent et la folie, il n'y a que la différence d'une lettre de l'alphabet. Le talent est la suite dans les idées, et la folie c'est LA FUITE dans les idées !"

EXECRABLE SOIF DE L'OR. — De voir l'argent que les conservateurs ont dépensé dans la Province de Québec au cours de la présente campagne, en demeure stupéfait. Les rues, les places publiques, les journaux surtout, sont remplis de placards contenant à pleine grandeur la photographie de E. L. Patenaude. Sent-on assez combien cela coûte à l'organisation bleue ? L'on nous assure QU'UN MILLION ET DEMI de dollars ont été dépensés dans le Québec exclusivement, pour faire élire les candidats bleus. Quant à Patenaude, il a fait par deux fois le voyage d'un bout de la province à l'autre en CHARIOT. Il est allé à Chicoutimi, sur un TRAIN SPECIAL, à DES HEURES SPECIALES, avec UN PERSONNEL SPECIAL. Savez-vous ce qu'il a dû verser. Naturellement, C'EST PAS LUI QUI PAYE ; CE SONT LES MANUFACTURIERS D'ONTARIO qui ont déboursé un million et demi à Québec et quatre millions ailleurs, avec la certitude de TONDRER CINQUANTE MILLIONS sur le dos des cultivateurs si Arthur Meighen arrive au pouvoir ! Ces industriels ont réalisés des bénéfices fabuleux que les fournitures aux soldats ; ILS VOUDRAIENT RECOMMENCER AVEC LES CULTIVATEURS !

LES TROIS COQS BLEUS ! Cette histoire arrive d'Edmonton, et vaut la peine d'être racontée en imitant le cri du coq.

—Le coq "Patenaude", robuste, est de la basse-cour de Bob Rogers, où il a obtenu... des satisfactions : "J'FAIS C'QUE J'VEUX !"

—Le coq LaVergne, moins robuste, plus fatigué : "J'FAIS C'QUE J'PEUX !"

—Le vieux coq Gauthier, exténué, épuisé, hors d'haleine : "TAS D'CHANCEUX !!!"

UNE IDEE NOUVELLE ! Nous aimerions pouvoir faire plaisir à nos amis les protectionnistes, au moins pendant une semaine : Propositions ceci, par exemple : QU'UN TARIF PROHIBITIF soit établi afin d'empêcher l'entrée des marchandises étrangères, mais que le prix de vente des produits canadiens, manufacturés dans l'Ontario, SOIT ETABLI PAR UNE COMMISSION NEUTRE, sur la base des prix des autres pays POUR DES PRODUITS SIMILAIRES ! Alors, pas un seul conservateur ne VOUDRAIT DE LA PROTECTION, qui les empêcherait de soutenir des profits extravagants à la classe ouvrière. CECI DEMONSTRERAIT LEUR ABSENCE DE SINCERITE !

SAINTE IMMACULATA : Le mariage financier entre Patenaude et "Miss" Armande LaVergne, ne s'est pas fait sans entraîner certaines répugnances... physiques. Cela me rappelle l'histoire de Sainte Immaculata qu'Anatole France a copiée, plagiée, dit-on, dans Saint Grégoire de Tours. Le matin de son hyménée, l'épouse pria son mari de ne rien attendre pour la séduire. Elle ne voulait rien recevoir de lui. La croyant chaste et vertueuse comme un ange, le mari s'abstint (pendant vingt ans !) puis mourut en même temps qu'elle. Ils arrivèrent tous deux devant Saint-Pierre et le mari, très glorieux, se vanta au céleste porte-cléfs, de sa continence absolue à l'égard de sa femme. — "Mon ami", cria Sainte Immaculata, "qui est-ce qui vous a dit de parler de ces choses-là !" Saint-Pierre venait de s'apercevoir que sa vertu avait été déflorée par un autre, comme la vertu d'Armand, peut-être respectée par Esioff, a été "DEFRAICHIE" par J. S. Royer avant son arrivée au ciel protectionniste !

Les québécois sont des gens très heureux d'avoir vu naître parmi eux des enfants providentiels, des génies ayant reçu la science infuse en même temps que leurs premières couches, tels que Pierre Audet et Camille Lockwell, capables de convaincre leurs compatriotes de l'efficacité d'un système sur lequel les plus grands esprits du monde sont en désaccord !

Révd PERE HYTOINE Québec 27 octobre 1925

# Le Port de Québec et la Commission du Havre

"La Cité de Québec est l'enfant gâtée de la nature. Elle est bâtie sur un promontoire qui est à la fois une montagne et une presqu'île. Le plus beau fleuve du monde en fait presque le tour, et grâce au concours que lui donne le plus humble de ses tributaires, la superbe promontoire qui sert de piédestal à Québec, baigne ses pieds au sud, à l'est et au nord — est dans le fleuve Saint-Laurent, au nord — et au nord-ouest dans la rivière Saint-Charles.

"Sans doute cette rivière n'est pas grande, mais elle est jolie tout de même, et elle fait de son mieux pour nous plaire, quand s'élançant du sommet des Laurentides, elle serpente gracieusement à travers les bois et les prairies pour venir apporter ses eaux fraîches et saines à la ville qu'elle aime !

"Quant au Saint-Laurent, c'est une des plus admirables œuvres de la nature, une merveille de grandeur et de beauté. Dans sa course vers la mer, il ne passe pas devant la Cité de Champlain sans se détourner pour la mieux voir. Il fait un demi-tour pour la baigner et la caresser plus longtemps ; il ouvre ses bras pour mieux l'embrasser ; il semble regretter de s'en séparer et si les voyageurs que ses flots transportent comprennent le langage de ce roi des fleuves, ils l'entendraient probablement dire : "Voici ma ville bien aimée, le plus beau joyau de ma couronne."

"Le 30 mai 1884, notre navire s'aventurait lentement sur les eaux profondes de notre port, LE PLUS BEAU DU MONDE, et traçait son sillage dans des miroitements de feu. Derrière nous, Lévis flamboyait, car à toutes les fenêtres de ses maisons le soleil rouge allumait des incendies. En avant, les quais s'allongeaient, bordés de bateaux à vapeur, de vaisseaux à voiles, de grands magasins et d'usines. Les hautes cheminées rouges, jaunes, noires ou bariolées, des navires se mêlaient aux mâts et aux cordages, et au-dessus flottaient dans l'air des drapeaux de toutes couleurs et de toutes formes. C'était un spectacle inoubliable."

Les lignes enthousiastes qui précèdent et qui servent d'introduction à une série d'articles sur le port de Québec, sur son état actuel et sur son développement futur, ont été écrites par l'honorable juge A.-B. Routhier, sexagénaire demeuré comme à vingt ans, amoureux de son cher Québec, de sa citadelle, de ses remparts, de ses plaines remplies de souvenirs historiques et de son vieux port qu'il proclame le plus beau du monde.

Il a été donné à l'auteur du présent article de visiter au cours d'une jeunesse voyageuse, quelques-uns des plus grands ports de mer de l'univers. Londres, d'abord, avec son immense trafic maritime qui atteint le chiffre colossal de HUIT CENTS NAVIRES par jour, "in-coming" and "out-going"; New-York avec six cents navires, Liverpool et Anvers avec un chiffre presque égal au précédent, le Havre et Southampton avec un trafic journalier de deux cents navires ou plus, à part bien d'autres ports maritimes qui ont une importance relative, comme Douvres, Flessingue, Calais et Zeebrugge, mais qui ne sont pas "aussi beaux", (puisqu'il s'agit ici de beauté pittoresque) qui ne sont pas beaux comme le BEAU PORT DE QUEBEC !

Sans doute le havre de New-York a des grandes beautés pittoresques, et quant à moi j'ai toujours eu un faible pour Anvers, avec les berges de l'Escaut "en pentes douces", très égales, n'offrant rien de comparable sans doute, aux contreports des Laurentides, ni un fond de tableau comme la Citadelle et le prolongement du Cap Diamant, mais agréable à voir tout de même, par son heureuse situation dans une large coude du fleuve belge, au milieu d'une région intensément industrielle.

Au point de vue pratique, notre pays ayant une population de neuf millions d'habitants, disséminés sur un territoire aussi grand que l'Europe et se livrant à l'agriculture presque exclusivement, l'on ne saurait songer à comparer notre trafic maritime sur l'Atlantique avec celui des ports de mer des vieux pays, dont la population est quarante fois plus dense que la nôtre et dont l'industrie est assez développée pour attirer les acheteurs du monde entier !

Cependant, l'avenir nous appartient tout entier, et nous commençons à bénéficier du présent.

Depuis l'époque charmante dont parlait Son Honneur le Juge Routhier d'une façon si poétique, quarante ans se sont écoulés, notre population s'est doublée, les provinces de l'Ouest se sont graduellement peuplées, une partie des grains exportables a pris le chemin du Saint-Laurent, notre trafic océanique s'est considérablement accru, à tel point qu'il doit représenter aujourd'hui, bien près de dix fois le poids, le volume et la valeur de

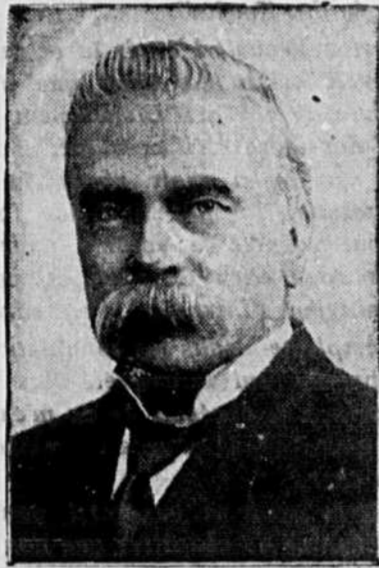
nos exportations totales de l'année 1884. Je suppose donc que si l'honorable juge A.-B. Routhier revenait sur la terre et recommençait son livre il garderait sans doute les mêmes épithètes au "BEAU PORT DE QUEBEC", mais il louangerait également aujourd'hui le chemin parcouru et les progrès réalisés par un groupe d'hommes pratiques, et il chanterait les réalistes promesses de l'avenir avec le même enthousiasme qu'il chanta les beautés du site et les charmes de son passé.

Je me rappelle ceci qu'au début de ce siècle, la Commission du Havre de Québec ayant à sa tête comme président Monsieur J.-B. Laliberté et comme commissaires Messieurs St-George Boswell, ingénieur, Harold Kennedy, Hon. John Sharples, Narcisse Rioux, Dositheé Arcand, Hon. R.-R. Dobell, Félix Carbray, Wm Macpherson, Julien Chabot et James Woods, secrétaire, avait communiqué à la presse un mémoire des travaux en cours, ou qui venaient d'être terminés : le quai de la Pointe à Carcy, le brise-lames, la cale de radoub de Lévis et d'autres travaux considérables dans le port et sur la Rivière Saint-Charles.

La Commission, dans son communiqué à la presse québécoise d'alors, ne dissimulait pas ses espoirs de voir arriver un jour par le Grand Nord une notable partie des blés de l'Ouest expédiés via Duluth, qui se trouverait être, par la nouvelle voie canadienne, à huit cents milles plus près de Liverpool que par la route, jusqu'alors employée, de New-York.

Quatre commissaires du Havre de ce groupe de l'année 1900, dont le président Monsieur J.-B. Laliberté, sont encore vivants et doivent parfois s'étonner des transformations survenues dans le port, et notamment des travaux qui ont été exécutés, ou qui le seront, à l'Anse-au-Foulon, travaux qu'on ne prévoyait pas particulièrement à cette époque, mais qui dans les dernières années étaient devenues nécessaires pour les navires à fort tirant d'eau. Cette entreprise considérable est exécutée avec les cinq millions obtenus du gouvernement fédéral, mais, il a fallu en démontrer l'urgence, et cela ne s'est pas fait sans coup férir.

Au moment où ces travaux sont poussés avec activité à l'endroit qu'on appelle l'Anse Wolfe, rendons à César ce qui est à César, et faisons connaître au public, avant de lui fournir des détails techniques sur l'importance de ces travaux, les personnes auxquelles nous sommes redevables pour le progrès continu qui a marqué la dernière administration de la



M. BOUTIN-BOURASSA, membre de la Commission du Port de Québec.

Commission du Port et surtout pour le succès de leurs derniers efforts auprès du Gouvernement Fédéral.

Le personnel de la Commission du Havre, Président : Honorable W.-Gérard Power. — C'est un grand industriel, né et élevé à Québec. Il est le fils de feu Wm Power, en son vivant membre de la Chambre des Communes à Ottawa. Essentiellement un canadien, et presque un canadien-français (comme son prénom l'indique) par le milieu où il a grandi, où il a fait son cours — Académie Commerciale, — par ses relations, etc., etc. Président de la W.-J. Sharples Lumber Regd et de la St. Pacôme Lumber Company et de plusieurs autres puissantes sociétés industrielles. L'honorable M. Gérard Power emploie dans ses diverses industries près de six mille ouvriers, dont quatre-vingt-quinze pour cent (95%) sont des Canadiens-français.

L'honorable W. Gérard Power, qui est membre du Conseil Législatif, a été choisi pour présider la Commission du Port à cause de ses grands talents d'administrateur et ses éminentes qualités d'homme public, énergique averti et heureux.

Son frère Charles-G. Power, député fédéral pour Québec-Sud, et candidat dans la présente lutte, n'a rien à faire directement avec la Commission du Port, mais c'est lui qui sembla de concert avec l'hon-

orable M. Ernest Lapointe, assumer la tâche principale d'extraire "sans douleur", nous en sommes sûrs, du Trésor Fédéral les cinq millions de dollars qui serviront à parachever les travaux de l'Anse Wolfe et dont nous parlerons dans notre prochain numéro. "Chubby" fit à cette occasion une lutte homérique, et si la gratitude n'est pas une fleur qui se fane aux premiers vents d'automne, nos compatriotes se feront un devoir de voter pour ce brave garçon, élevé de la même façon que son frère et au même endroit, ayant grandi parmi nous, avec l'estime et l'amitié de tout le monde, ayant couru aux armes aux premiers appels de la Grande Guerre, étant revenu du front péniblement mutilé pour la vie, avant d'entrer dans la politique où il n'a pas cessé de rendre des services à la région qu'il représente, et notamment par l'obtention de ces cinq millions de dollars pour des travaux qui embelliront le Port de Québec et qui donneront de l'ouvrage jusqu'au printemps prochain à plus de huit cents ouvriers et serviront à nourrir plus de cinq cents familles.



M. GERARD POWER, président de la Commission du Port de Québec.

Commissaire-démissionnaire : Le Brigadier-Général T.-L. Tremblay, C. M. G., D. S. O., Ingénieur en chef et Gérant-Général de la Commission. Le Général Tremblay a démissionné comme Commissaire au début du mois dernier après trois ans et demi de travail, et d'efforts soutenus pour améliorer l'outillage du port et amener des résultats. Avec le Général, c'est toujours une bataille qui se livre et qui se gagne, peu importe le secteur, et peu importe les forces de l'adversaire ! Depuis son installation, le 1er novembre 1922, et de concert avec ses associés, l'honorable W.-Gérard Power et Monsieur Jules Gauvin, le général Tremblay a réussi à détourner au profit du Port de Québec, une partie des grains et des bestiaux de l'Ouest à tel point que les exportations ont triplé en trois ans. Nous donnerons d'autres détails dans les articles qui suivront. Le général Tremblay, C. M. G., D. S. O., a été remplacé à la Commission par Monsieur Boutin-Bourassa, député de Lévis aux Communes, mais il est demeuré Ingénieur en Chef de la Commission du Port afin de se consacrer plus exclusivement à la partie technique des immenses travaux en voie d'exécution.

Commissaire : Monsieur Jules Gauvin, Négociant de la rue St-Joseph, que tout le monde connaît et estime. Monsieur Gauvin a de tout temps pris à cœur la haute fonction à laquelle on l'avait appelé, et s'est efforcé de promouvoir de toutes façons les intérêts du port de Québec, n'épargnant ni voyages, ni argent, ni démarches pour obtenir une amélioration quelconque. Ardent libéral, et représentant d'un groupe très influent, son intervention personnelle auprès de certains hommes publics n'a pas peu contribué à décider le gouvernement de l'honorable Mackenzie King à faire cet automne pour Québec, ce qu'il devait faire pour améliorer le port. Monsieur Jules Gauvin s'est d'ailleurs toujours occupé des ouvriers québécois et si l'an dernier près de onze cents hommes travaillèrent au Port à différents endroits, durant tout l'hiver, c'est un peu, beaucoup, à lui qu'on le doit.

Les autres officiers sont d'abord M. Charles Smith, Avocat, Conseil du Roi, Secrétaire-Trésorier de la Commission, l'homme de confiance et la cheville ouvrière de toute l'administration. Monsieur Smith occupe cette haute situation depuis au-delà de douze ans et son mérite est aussi grand que sa modestie. Nous ne ferons pas ici son éloge, car nous tenons pour le moment à rester en bons termes avec lui ! Mais plus tard... on ne sait pas !

— Et les autres membres du personnel sont : H. E. HUESTIS... Assistant-Ingénieur

W. R. RUSSELL... Assistant-Ingénieur  
Capt. Amb. LANDRY... Maître du Port  
Capt. T. McGough... Asst. Maître du Port  
Capt. E. Fortin... Asst. Maître du Port  
E. H. S. WOODSIDE... Comptable en Chef  
W. A. MOUNTAIN... Commis Priseur et Commis du Département de Construction  
John STAIN... Caissier et Premier Commis  
Laurent DARVEAU... Assistant Caissier  
H. PETERSON... Surintendant de l'Élévateur  
Louis FORTIN... Gérant du Trafic  
G. H. BOURDON... Commissaire Acheteur  
A. LETELLIER... Préposé aux Quais  
J. J. O'FLAHERTY... Chef du Département de Publicité

M. P. SHIELDS... Contremaître Général. Tous ces officiers se sont efforcés au cours de la dernière administration de rendre fructueux le travail de leurs commissaires, et les résultats obtenus, que nous étudierons subséquemment, devraient aussi leur valoir une part de juste appréciation.

Si l'Amazonie est le fleuve le plus long du monde, et si les glaces n'obstruent jamais le trafic qui y circule ; si la marée remonte son cours comme elle remonte celui du Saint-Laurent, sur une distance de quatre cents milles, certaines difficultés de navigation intérieure, la profondeur inégale de son lit empêcheront toujours les brésiliens de développer à l'intérieur de leur pays un port de mer (Manna par exemple !) de la façon intensive que nos gouvernants de l'avenir devront développer le port de Québec !

Moi aussi, je crois que notre port est le seul havre au monde, situé à trois cents milles de l'estuaire d'un fleuve, qui soit de dimensions assez vastes et de profondeur assez considérable pour recevoir et abriter toute la flotte britannique ! Comme port de mer d'une telle étendue, placé dans l'intérieur d'un pays, Québec est une unique merveille ! Ni l'Amérique, ni l'Europe n'offrent un autre exemple de pareils avantages naturels. J'ai peut-être occasion au cours des présents articles de faire des comparaisons intéressantes.

Mais à cette munificence de la nature, notre population et notre production restreintes n'avaient pas jusqu'aujourd'hui permis de répondre par de vastes et soudains travaux d'outillage moderne, comme il s'en est exécutés sur la Clyde, sur la Mersey ou sur l'Escaut. Jusqu'ici il avait fallu y aller doucement, graduellement, selon les exigences du trafic maritime. Certaines années, même, depuis un quart de siècle, les commissaires avaient dû marquer le pas et se contenter de "tenir



M. JULES GAUVIN, membre de la Commission du Port de Québec.

leur secteur". Depuis quelques temps, cependant, une reprise des affaires martiales s'annonce pour le port de Québec ; quelques signes avant-coureurs se manifestent déjà et la Commission actuelle a entrepris d'aller au-devant de ce progrès qui s'en vient.

Sans remonter très loin nous aimerions pouvoir mettre sous les yeux du public, les statistiques officielles démontrant l'importance des travaux et des améliorations exécutés dans le port de Québec depuis quelques années ; nous aimerions à mettre en relief les énergiques efforts que nos commissaires actuels ont fait pour que Québec obtienne sa part du trafic océanique ; enfin, nous voudrions donner sur les travaux actuels certaines précisions intéressantes et terminer la série de nos articles par l'examen des possibilités de progrès de notre ville maritime dans un autre quart de siècle, c'est-à-dire ce que Québec sera comme havre de débarquement et d'exportation en l'an de grâce 1950.

Après les années de guerre, et la période d'incertitude qui suivit la guerre, les autorités sentirent le besoin d'une ferme direction et d'une administration progressive à la Commission du Port et nommèrent nos commissaires actuels. Le premier mars 1922 fut la date qui marqua l'ouverture d'une ère nouvelle pour notre cité. Ce jour-là Messieurs W.-Gérard

Power, Jules Gauvin, et le Général T.-L. Tremblay C. M. G., D. S. O., furent assermentés comme commissaires, et assumèrent la responsabilité de leur tâche immédiatement. Dès le début, ils entreprirent de doter le port de Québec d'outillage et d'installations qui n'existaient pas auparavant, afin d'amener ici une renaissance du trafic maritime.

Le résultat de leurs efforts est aujourd'hui rendu évident non seulement par la présence de cet outillage, tel que l'existence d'un entrepôt frigorifique, la reconstruction d'une partie de la jetée Louise, la création de nouvelles jetées à l'Anse Wolfe, mais aussi par l'augmentation sensible du volume d'importations et d'exportations qui sont passées entre leurs mains.

Nos commissaires actuels n'ont rien épargné pour faire promouvoir les intérêts du port, pour hâter son développement, et pour contribuer ainsi au progrès général du commerce et de l'industrie. Cette augmentation du volume de fret maritime passant par Québec est aussi facile à démontrer que la construction récente de l'entrepôt frigorifique ; les registres (records) des arrivages et des départs depuis l'installation de nos commissaires, accusent le progrès suivant : les exportations VIA

Québec ont augmenté de 50% en 1923, de 50% (cinquante pour cent) également en 1924, et de près de 100% (cent pour cent) en 1925.

Faisons cette réserve cependant que l'exportation du bois en Europe a diminué sensiblement depuis la guerre, mais la Commission et le Port de Québec n'y sont pour rien. Les hommes d'affaires familiers avec ce commerce savent qu'à cause des circonstances étrangères à notre pays, les importations européennes de bois canadien ont graduellement diminué. Il n'est peut-être pas nécessaire d'entrer ici dans trop de détails puisque la concurrence des pays scandinaves, de la Russie et de la Pologne qui ébranla notre commerce de bois sur les marchés britanniques est bien connue. Il est tout de même agréable de songer que ce commerce de bois, longtemps malade et affaibli, a repris des forces récemment, comme en font foi les statistiques suivantes :

En 1925, le port de Québec a exporté à l'Europe :

6.303.591	pièdes B. M. Bois brut.
3.855.093	" B. M. Bois de charpente.
311.815	" B. M. Bois de fuscaux.

soit au-delà de dix millions de pieds "board measure" (mesure de planche) ce-

Suite à la page 3

## NOUVEAUX TAUX DE TRANSPORT SUR LA RIVE SUD

Le public a la plus belle occasion de voyager à un prix qui

équivalait au prix du gros, en achetant des Passes

Hebdomadaires.

TRANSPORT A MOINS DE 5cts

LEVIS TRAMWAYS CO

Téléphones : 2-8064  
2-8065

Résidence privée : 2-8066

## A. DESLAURIERS Ltee

Entrepreneurs-Menusiers et Contracteurs Généraux

**Spécialité dans les bois durs : tels que noyer noir, acajou, chêne, châtaignier, gommier, bois jaune, etc., ainsi que les panneaux plaqués.**

68 rue Lalemant, Québec.

Téléphone : 2-7865

## T. E. ROUSSEAU Ltée

INGENIEURS

Entrepreneurs Généraux

48, 2<sup>ème</sup> Avenue, - LIMOILOU.

POUR VOS IMPRESSIONS Adressez-vous à

La Cie de Publication de Lévis

39, RUE SAINT-LOUIS,

LEVIS

# LE PORT DE QUEBEC ET LA COMMISSION DU HAVRE

Suite de la page 2  
 ci étant une augmentation de cent pour cent sur l'année précédente.

En 1924, rien que 1505 têtes de bétail furent expédiées d'ici, tandis que cette année, 1925, pas moins de 6579 têtes ont déjà passé par notre port à la date du 21 octobre et 2,500 autres têtes de bétail doivent être exportées avant la fermeture de la navigation : ceci formant un total de 9,079 bêtes expédiées cette année. On sait tout de suite quel progrès a été réalisé, mais cela n'est pas tout. L'on nous promet pour l'an prochain une véritable invasion de bestiaux à destination d'Europe ; ayant enfin découvert qu'on économisait QUATRE DOLLARS par tête en exportant le bétail VIA QUEBEC, la Société des Eleveurs d'Edmonton (The Edmonton Cattle Producers Association) nous a promis de diriger à elle seule près de SOIXANTE QUINZE MILLE bestiaux sur le port de Québec pour être transportés en Angleterre. Québec finira par avoir la plus grande partie de l'exportation des animaux de l'Ouest, et comme il n'y a plus d'embargo en Angleterre, cela deviendra une affaire très considérable !

## PASSAGERS ET FRET GENERAL

Comparé aux arrivages de 1924, le nombre des navires de passagers et de navires de fret entrant à Québec en 1925 a augmenté de CINQUANTE-DEUX POUR CENT ; si l'on prend l'ensemble du fret général "general cargo" pour l'exportation et l'importation cette augmentation est exactement de QUARANTE POUR CENT ; n'est-ce pas là un beau bilan de fin d'année ?

## TRAVAUX A L'ANSE WOLFE

L'œuvre la plus considérable qui demeurera à l'actif de la Commission du Port, sera la construction du Terminus de l'Anse Wolfe, érigé à cet endroit profond pour recevoir dans l'avenir les vaisseaux de fort tonnage et calant plus de vingt-deux pieds comme les Empresses, etc., etc.

Les travaux préliminaires à l'Anse Wolfe ont été inaugurés par nos commissaires dans le cours de l'automne 1924, et ils furent continués jusqu'au printemps en attendant le vote du parlement.

Pendant que le Parlement fédéral était saisi de ce projet de nous voter DIX MILLIONS, la Commission s'était réservée le droit de poursuivre et terminer ces travaux commencés en 1924 de sorte qu'il y eut peu d'interruption dans le travail à cet endroit. Maintenant que le gouvernement fédéral nous a accordé un premier subside de CINQ MILLIONS pour être attribué immédiatement à ces travaux, QUATRE CENTES OUVRIERS travaillent actuellement à l'Anse Wolfe, DEUX CENT VINGT QUATRE aux carrières pour extraire la pierre nécessaire et VINGT hommes à Indian Cove préparant les caissons qui seront glissés au printemps au fond de la mer comme base des nouvelles jetées. La commission a aussi à son emploi TROIS CENT SOIXANTE-TREIZE hommes travaillant au Bassin Louise. Le nombre total des travailleurs dépasse donc actuellement MILLE OUVRIERS employés à divers endroits du port et cela signifie une sûre prévention contre le chômage cet hiver, et permettra à six cents hommes mariés et à leurs familles de passer sans angoisse la dure saison. Ces mille ouvriers seront, ainsi que l'an dernier, employés jusqu'à la fin de l'année financière, c'est-à-dire jusqu'au 31 mars, d'abord, afin d'avancer suffisamment ces travaux du Terminus, pour mettre les commissaires en mesure d'étudier le parachèvement du premier degré de toute l'entreprise.

Quand ce premier degré sera atteint, c'est-à-dire quand le premier subside de CINQ MILLIONS du Gouvernement fédéral sera légitimement dépensé à cette fin, il demeurera dans l'esprit de l'honorable Gérard Power et de ses associés de poursuivre sans relâche la tâche d'obtenir un autre subside équivalent, pour doter le port de Québec de plusieurs quais à eau profonde, selon le plan primitif pour l'exécution duquel DIX MILLIONS avaient été demandés à l'honorable Mackenzie King, afin de mettre Québec en mesure de recevoir à l'Anse Wolfe les navires les plus puissants.

Mais en ne nous occupant que du présent, les travaux actuels sont si importants et ils en sont rendus à un tel point que le Général Tremblay a dû résigner ses fonctions de Commissaire pour se vouer exclusivement à la direction technique de l'exécution de ces travaux. Ingénieur-civil d'une réputation nationale, le général Tremblay qui a tant d'autres titres à l'estime publique, même en dehors de sa brillante carrière militaire, — entend désormais se consacrer au parachèvement de ces importants travaux et cela nous rappelle un mot de Grover Cleve-

land : "J'aimerais mieux voir mon fils "construire quelque part un autre port de "Brooklyn, que de le voir devenir président des Etats-Unis" !!! C'est cet altruisme, ce dévouement à des œuvres dont profiteront surtout les autres, les populations futures, qui honore les âmes élevées et les volontés supérieures et le général Tremblay est de cette trempe-là. Il n'en est pas moins vrai que son départ de la Commission a causé de grands regrets parmi tous ceux qui avaient eu l'occasion de l'approcher et d'apprécier son énergie, son tact et sa fine diplomatie.

Il a été remplacé comme Commissaire par Monsieur Boutin-Bourassa, Ex-Député de Lévis à la Chambre des Communes, homme intègre d'une grande expérience et d'une grande habileté, qui continuera avec l'honorable Gérard Power et Monsieur Jules Gauvin à promouvoir les intérêts du port de Québec.

Quand je songe à ce que Québec pourra être comme port maritime dans vingt-cinq ou cinquante ans, quand le Canada aura une population de trente ou quarante millions d'habitants au nombre desquels nous ne figurerons plus, je me plais à évoquer mes souvenirs d'Europe, et "à revoir" en quelques minutes les grands ports de mer que j'ai visités. Je crois que nos lecteurs trouveront quelque intérêt aux notes suivantes, non pas que j'espère pour Québec un trafic équivalent à celui d'Anvers ou de Liverpool mais pour montrer jusqu'à quel point les Européens réalisent de plus en plus l'importance de développer leur outillage maritime afin d'être à la hauteur de la concurrence.

ANVERS.—Le trois octobre 1911, je débarquai à Anvers et j'ouvrais mes yeux bien grands devant cette merveille de la nature et de l'industrie humaine. J'y revins souvent. Au mois d'avril 1913, j'ai parcouru plusieurs milles de quais, au milieu d'une véritable forêt de mâts dansants sur l'allée d'eau du Kattendyk, plein à regorger. J'y ai vu une immense grue saisis dans ses bras d'acier un wagon de 25 tonnes de charbon chargé, le soulever à quarante pieds et le culbuter d'un seul coup dans un cargo-boat ; j'ai vu les immenses silos de grains d'un grand bassin et leurs machines pneumatiques vidant en quelques heures les immenses barges venues de l'Argentine, pleines de blés, leurs ensacheuses automatiques emplissant, pesant, liant les sacs, en quelques secondes. J'ai vu là les trente-cinq grosses tanks "America", contenant plus de dix-huit millions de gallons de pétrole et j'ai jeté plus d'un coup d'oeil curieux sur une douzaine de milliers de barils de gasoline empilés sous les hangars. (Dix-huit mois plus tard, en évacuant Anvers l'armée belge poussait ce pétrole et cette essence au large et y mettait le feu !)

Pour avoir une idée de l'ardeur des Anversois à développer leur trafic, on peut voir dans le budget annuel DE LA VILLE depuis 1910, VINGT-SIX MILLIONS de francs (cinq millions de dollars) pour le service ordinaire et QUINZE MILLIONS de dollars pour le service extraordinaire, c'est-à-dire pour les travaux neufs et pour l'entretien du port. Ceci est le BUDGET ANNUEL, assumé par la VILLE D'ANVERS, et non par le gouvernement belge !

Si les travaux que j'ai vus en cours d'exécution à Anvers en 1912 et en 1913 sont terminés, la longueur des quais maritimes doit y être maintenant de 63 kilomètres (40 milles à peu près, comme de Québec à la Baie St-Paul !) et les autres grands ports du monde se classent comme suit, sous ce rapport :

New-York	38 milles
Liverpool	36 "
Londres	33 "
Rotterdam	22 "
Hambourg	10 "
Le Havre	10 "
Marseille	10 "

Afin d'avoir une idée de l'activité d'Anvers, il faut songer que la Belgique n'a pas d'autre grande cité maritime, et que c'est par là qu'arrive et s'écoule tout l'immense trafic de la nation la plus industrielle du monde en proportion du chiffre de sa population ! Mais la longueur des quais n'est qu'un genre de témoignage d'activité maritime. Traversons en Angleterre et voyons autre chose.

LIVERPOOL.—En 1914, la marine marchande britannique comprenait un total de douze mille navires, d'une capacité de douze millions de tonnes, et employait trois cent mille personnes SUR L'EAU ! Dans la répartition de cette immense flotte, Liverpool dispute à Londres la suprématie et l'importe sur elle pour L'EXPORTATION. Le nombre des navires y est un peu moindre, mais la valeur des marchandises exportées y est plus considérable. Voici le tableau pour 1911, EN DOLLARS :

Liverpool	Exportation	928 millions
Londres	"	716 "
Glasgow	"	158 "
Southampton	"	157 "
Hull	"	153 "
Cardiff	"	63 "

Pour les importations Liverpool n'est battu que par Londres. Le blé est un des principaux produits qui arrivent via

Liverpool et il a fallu y faire des installations spéciales pour recevoir ce blé. La capacité des entrepôts est à au delà de quarante mille tonnes et ces entrepôts occupent une superficie qui dépasse 35,000 pieds carrés. C'est aussi à Liverpool qu'arrive le coton américain : en 1909, les importations du coton s'élevèrent à 780,000 tonnes ; aujourd'hui le million de tonnes est dépassé. Il arrive aussi à Liverpool chaque année quatre cent mille tonnes de sucre des Indes occidentales. Les installations de Liverpool peuvent y recevoir et abriter 30,000 têtes de bétail, et 7,000 peuvent y être tuées chaque jour dans les abattoirs.

Je n'ai cité ces chiffres extraordinaires que pour montrer l'importance de Liverpool ; il me reste à démontrer que ces résultats m'ont été acquis qu'au prix des plus glorieux efforts de ses édiles !

A quelques treize milles du débarcadère se trouvait il y a quarante ans sur la Mersey un long barge de sable qui gênait l'entrée des navires à marée basse. L'on commença à draguer en 1890 avec deux dragues de 700 tonnes. En 1903, avec une drague qui coûtait quatre cent mille dollars et qui enlevait 4,000 tonnes de sable en cinquante minutes à une profondeur de soixante pieds. En 1909, avec une drague encore plus grande qui coûtait trois quarts de million et qui enlevait dix mille tonnes de sable en cinquante minutes à une profondeur de 72 pieds !

A l'heure actuelle, nous descendons à Liverpool sur un débarcadère long d'un demi mille. C'est une construction flottante supportée par des pontons en fer, au nombre de deux cents et maintenue en place par des ponts reliés à la rive au moyen de charnières. Des ponts roulants circulent sur ce débarcadère, et au centre se trouve un autre pont roulant qui le relie à la rive pour permettre le transit des marchandises. Une gare maritime spéciale a été construite à côté du débarcadère pour permettre aux voyageurs de prendre immédiatement le train pour Londres ! L'installation du port de Liverpool contient une centaine d'entrepôts. Le plus grand est celui des tabacs, qui a cent trente pieds de haut, et couvre une surface de quatorze arpents, répartis sur douze étages. Vingt-sept millions de briques et six mille tonnes de fer ont été employés dans sa construction. Il peut actuellement contenir soixante mille tonnes de tabacs !

Je n'ai cité ces quelques exemples choisis entre mille, entre dix mille, que pour montrer l'importance du commerce maritime de la Grande-Bretagne qui atteint actuellement le chiffre colossal de sept milliards de dollars par année et pour démontrer que les anglais n'épargnent jamais rien quand il s'agit d'améliorer l'outillage de leurs ports de mer, en vue d'accroître leurs affaires.

Dans la rédaction rapide des notes précédentes, il se peut que j'aie dépassé mon sujet en allant chercher trop loin mes exemples, ou en ne les choisissant pas assez bien. J'ai cependant cru que cela intéresserait nos lecteurs.

Revenons maintenant à nos moutons et étudions quel est l'outillage du Port de Québec et quelles facilités il offre aux compagnies maritimes.

Le Port de Québec possède les facilités suivantes :

- Postes d'amarrage pour vaisseaux océaniques**
- Bassin Extérieur :** 6 postes d'amarrage d'une longueur de 400 à 500 pieds.
- Bassin Intérieur :** 4 postes d'amarrage d'une longueur de 400 à 500 pieds.
- Brise-Lames :** 4 postes d'amarrage de 500 pieds de long, ou 3 poste d'amarrage de 700 pieds de long, ou 2 postes d'amarrage de 1100 pieds de long.
- Pointe-à-Carcy :** 4 postes d'amarrage dont un pour vaisseaux océaniques, deux pour les cabotiers, et un pour le charbonnage des vaisseaux.
- Bassin de la Rivière Saint-Charles :** 7 postes d'amarrage d'une longueur de 500 à 600 pieds.
- Profondeur d'eau à Marée Basse**
- Bassin Intérieur :** 25 à 26 pieds à marée basse.
- Bassin Extérieur :** 24 à 30 pieds à marée basse.
- Brise-Lames :** Plus de 40 pieds à marée basse.
- Pointe-à-Carcy :** Vis-à-vis le hangar 21, plus de 40 pieds à marée basse.
- Rivière St-Charles :** 35 pieds à marée basse.

## ELEVATEUR A GRAIN

Un élévateur à grain construit en béton et à l'épreuve du feu d'une capacité de 2,000,000 de minots, avec transbordeurs, galeries, et Tour-Marine. La capacité de charge est de 60,000 minots à l'heure. On y trouve aussi un séchoir à grains, un séparateur "Richardson", et un hangar pour empocher.

## OUTILLAGE POUR LA MANUTENTION DES CARGAISONS, ETC.

4 locomotives pour le garage des wagons.  
 Voies ferrées conduisant à tous les hangars et postes d'amarrage.

Une grue flottante d'une capacité de 50 tonnes.  
 Wagons et chalands pour le transport du lest.  
 5 grues locomotives, d'une capacité s'élevant jusqu'à 38 tonnes.  
 L'eau de l'aqueduc de la ville est distribuée aux vaisseaux, et les jetées sont pourvues de la lumière électrique et du pouvoir moteur.

## CARGAISONS DE GRAIN

Capacité de charge : 60,000 minots à l'heure.  
 Déchargement des vaisseaux : 20,000 minots à l'heure.  
 Déchargement des wagons : 100 wagons par jour.  
 Séchage du grain : 3,000 minots par jour.  
 Nettoyage du grain : 40,000 minots par jour.

## HANGARS A MARCHANDISES

No	Situation	Dimensions	Pds carrés
14	Mur transversal	. . . . .	200 x 38 7,600
18	Brise-Lames	. . . . .	744 x 37 28,275
19	Pointe-à-Carcy	. . . . .	450 x 80 36,103
20	"Montcalm"	. . . . .	800 x 111 79,600
21	Pointe-à-Carcy	. . . . .	383 x 80 26,000
22	Jetée Louise	. . . . .	200 x 60 11,400
25	Jetée No 1	. . . . .	557 x 80 43,000
26	Jetée No 1	. . . . .	737 x 80 59,040
27	Jetée No 1	. . . . .	955 x 80 77,280
28	Rivière St-Charles	. . . . .	776 x 75 58,200
29	Rivière St-Charles	. . . . .	1,000 x 102 102,000

Surface combinée de tous les hangars. . . . . 528,498

## QUAI A BESTIAUX

Le hangar 27 a été aménagé, sur une longueur de 500 pieds, pour l'exportation du bétail. Ce hangar est pourvu des facilités nécessaires pour le repos et l'alimentation des animaux avant l'expédition.

## DEPOTS DE CHARBON (Anthracite et bitumineux) et CHARBONNAGE DES VAISSEAUX

Il y a sur la jetée Louise 5 installations pour le chargement et le déchargement du charbon. Elles sont opérées par diverses Compagnies privées.

## RESERVOIRS D'HUILE COMBUSTIBLE POUR VAISSEAUX

L'huile combustible est fournie directement aux vaisseaux amarrés aux quais 18, 25 et 26, (Brise-Lames), et 27, 28 et 29, (Bassin de la rivière St-Charles), au moyen d'un tuyau distributeur reliant ces différents quais aux réservoirs érigés sur la Jetée Louise.

## CHEMINS DE FER SUR LES JETÉES

Les Commissaires possèdent, sur les jetées, 16 milles de voies ferrées pour la manutention des marchandises. Le garage des wagons est fait par la Commission du Port.

Depuis la completion du Pont de Québec, les jetées sont accessibles à tous les chemins de fer. Le chemin de fer "Pacifique Canadien" et les chemins de fer Nationaux Canadiens, ("Canadien Nord", "Transcontinental National" et "Grand Tronc") ont leurs terminus dans le Havre même de Québec.

## BASSINS DE RADOUB

Le Havre de Québec a deux bassins de radoub : L'un a 600 pieds de longueur et une largeur de 62 pieds à l'entrée. Le second (nouveau) est long de 1,150 pieds et large, à son entrée, de 120 pieds. Il peut recevoir les plus grands navires et ses ateliers de réparations peuvent faire tous les travaux requis.

## ENTREPOT FRIGORIFIQUE

Un entrepôt frigorifique moderne, d'une capacité de 500,000 pieds cubes, avec un entrepôt à poisson et une usine de pouvoir, ont été mis en opération en septembre 1924.

## CONCLUSION

Et maintenant, posons-nous la grande question : Que sera le port de Québec en 1950.  
 Je suppose pour un moment que le creusement et l'élargissement des canaux du Saint-Laurent, projet américain de Hoover, ont été résolus au prix de deux milliards et sont sur le point d'être terminés. Pour pénétrer jusqu'au centre du continent, Duluth ou Chicago, les navires petits et moyens remontent le Saint-Laurent, passent les canaux de Rideaux, de Welland et autres, à peu près comme font les barges aujourd'hui. Mais que feront-ils des gros vaisseaux ? A l'heure actuelle, aucun steamer de plus de 16,000 tonnes ne peut remonter plus haut que Québec et comme la tendance générale de la construction moderne est de faire de plus en plus grand, il est certain que l'Atlantique sera sillonnée de l'Est à l'Ouest par d'innombrables navires jaugeant plus de seize mille tonnes, ou même s'ils ont un moindre tonnage, ils en auront encore trop pour atteindre les grands laes ! Québec, avec

son eau profonde peut devenir le terminus de tous les colosses de l'Atlantique dont la cargaison est de provenance ou de destination canadienne !

Il faudra sans doute remplir de multiples conditions avant que ce résultat ne soit atteint, mais nous possédons le plus gros atout : nous avons l'avantage de la situation du port, avantage que nous avons essayé d'établir au cours du présent article. Quant aux conditions accessoires, qui sont l'énergie des commissaires, la compétence technique, la publicité lointaine, la réclame locale, l'esprit de corps, nous sommes bien certains que nous n'en manquerons pas d'ici à quelques années ; il nous faudra aussi l'aide du gouvernement fédéral et cette aide ne nous est promise que si le parti libéral est maintenu au pouvoir. Le gouvernement King ayant versé CINQ MILLIONS pour la première partie du projet récent tiendra à singulier honneur d'en verser encore autant afin de compléter ces travaux aussitôt que le trafic justifiera un tel subside. D'ailleurs, il ne voudra pas voir une telle œuvre inachevée.

S'il advenait par malheur que le parti conservateur arrivât au pouvoir, avec deux ou trois partisans dans la Province de Québec, l'on conçoit aisément qu'Arthur Meighen abandonnerait notre port à ses seules ressources et loin de lui accorder le moindre subside, il lui souhaiterait le sort de l'Îlot des Vaisseaux-Perdus dans la Mer des Sargasses !

Bolivier GOSSELIN

Québec, 27 octobre 1925.

## LETTRE OUVERTE A M. MEIGHEN

Très honorable et très distingué chef du parti conservateur.

Que faites-vous donc ? Souffrez que je vous le demande sans périphrases.

Nous vous attendons dans la province de Québec depuis le commencement de la campagne électorale et vous n'y êtes pas encore apparu.

Ne voilà-t-il pas qu'on nous dit même que nous nous priverez de votre visite. Pourquoi donc ?

Vous êtes déjà venu et vous ne niez pas que nous vous avons reçu poliment sinon avec enthousiasme. En 1923 et 1924, vous avez parcouru notre province, vous avez frappé à la porte de tous les presbyteres, de tous les collèges et de tous les couvents ; vous y avez distribué force sourires melleux en même temps que de nombreuses médailles. Vos amis d'aujourd'hui font semblant de vous remercier afin de se faire élire, disent les mauvaises langues — vous entouraient de leurs assiduités et de leurs adulations.

Le peuple de la province vous a regardé avec curiosité et écouté avec courtoisie. Maintenant que l'électorat doit se prononcer sur votre politique et sur celle du gouvernement que vous voulez remplacer, comment se fait-il donc que vous nous fuyez ?

Ca ne peut être par ressentiment, car si nous avons voté en bloc contre vous en 1921, n'est-il pas vrai que sur neuf provinces, vous avez été répudié dans six où vous n'avez pu faire élire un seul de vos candidats ? Pourtant, ce verdict sévère mais juste, qui, nous le comprenons, n'a vous montrer dans toutes les autres provinces, ne vous empêche pas de venir. Pourquoi, ne venez-vous pas dans la province de Québec ?

Je vous le répète, vous y êtes attendu et vous y serez reçu avec tous les égards dus à un chef de parti.

Vous êtes, dites-vous, le successeur de MacDonald et de Cartier dont vous prétendez représenter et continuer la politique. Croyez-vous que vos illustres prédécesseurs s'abstiendraient de visiter la vieille et grande province de Québec au cours d'une campagne électorale ? Ce n'est certes pas ce qu'ils firent jamais. Aucun chef de votre parti pas plus, du reste, que du parti libéral n'a fait une telle injure à

notre province. Vous comptez, nous apprennent les journaux, remporter vingt sièges dans Québec. Comment pouvez-vous avoir un tel espoir si vous ne daignez pas venir expliquer et défendre votre politique auprès de notre peuple ?

On nous dit aussi que vous êtes rusé, et nous le croyons aussi : Est-ce que ce n'est pas par tactique que vous vous obtenez à ne pas mettre les pieds chez nous ? Car enfin, vous êtes bien, n'est-ce pas, le chef de l'opposition et du parti conservateur qui demande à l'électorat de vous remettre au pouvoir d'où vous êtes tombé en 1921. Si vous êtes ce chef, avez-vous le droit de délaissier la province de Québec, pouvez-vous décemment aller dans les huit autres provinces de la Confédération et vous abstenir de venir dans la province de Québec afin d'y expliquer votre politique passée, présente et future ?

C'est à croire, vraiment, que vous avez conclu une entente avec M. Patenaude et ceux qui l'appuient, afin de faire élire, par contrebande, vos candidats dans la province de Québec. Conscient de votre insurmontable impopularité, il semble vraiment que vous voulez vous tenir dans l'ombre pour ne pas nuire à vos candidats, qui, costumés en indépendants, sont vos agents déguisés dans la province de Québec.

Ne sursautez pas d'indignation, ô délicat et scrupuleux M. Meighen. Je vous assure que les preuves de circonstances sont très fortes contre vous et contre M. Patenaude.

Celui-ci serait dans une posture embarrassante et s'enfermerait dans son "indépendance" si vous apparaissiez chez nous. C'est la seule explication que le peuple peut donner à votre étrange et extraordinaire éloignement, et l'on en conclut que l'indépendance des patenaudistes n'est que factice et artificielle.

C'est ce qui se dit, c'est ce que l'on croit.

Je vous entends me dire, avec votre sourire amer : ce sont là calomnies et mensonges. Eh bien, alors, n'hésitez pas et venez nous voir. C'est votre droit et votre devoir.

Si vous venez, nous verrons bien ce qu'il adviendra de l'indépendance de M. Patenaude et de ses amis.

Si vous ne venez pas, nous en concluons que vous vous entendez avec les patenaudistes comme larrons en foire pour voler quelques sièges dans Québec.

Un tel jeu est coupé de fil bleu. Je vous assure qu'il ne trompera personne.

Venez donc bravement nous voir et ne manquez pas, je vous en prie, de vous faire accompagner de Bob Rogers, du Dr Edwards, de M. Hocken, des anciens députés prévaricateurs Dewitt Foster et Garland, vos candidats dans la présente élection ; n'oubliez pas de rendre visite à lord Atholstan, au Star et à la Gazette qui donnent des ailes d'or à l'indépendance de votre copain Patenaude.

Ne cachez rien : c'est inutile et trop tard, nous connaissons tout. La mèche est éventée.

Jouez cartes sur table. Démontrez donc que vous êtes plus courageux que fourbe, Venez, la province de Québec vous attend. Ne la désappointez pas.

JEP

Rés. : rue du Collège, BEAUPORT

## RAOUL CHÈNEVERT

Architecte  
 de Tanguay & Chênevert

Téléphone : 2-1466

20 1/2, Rue d'Aiguillon, QUEBEC.

ABONNEZ-VOUS AU

## "CRI DE QUEBEC"

Prix special pour les elections \$1.00

Découpez le blanc suivant et envoyez-le avec \$1.00 au "Cri de Québec", Boîte 85, H.-V. Québec.

Je, soussigné, m'engage à recevoir le journal "LE CRI DE QUEBEC", journal hebdomadaire, pour une période de..... mois à commencer le.....

De plus, je m'engage à donner avis à qui de droit de tout changement de mon domicile.

Signature.....

No.....Rue.....

Ville.....

# LES PROTECTIONNISTES OUTRÉS COMBATTENT LE PACTE FÉDÉRATIF

**Il faut adopter un tarif modéré ou sacrifier l'unité canadienne — L'Ouest se détachera du Canada le jour où l'Est ne ferait plus son affaire — Ce qu'en dit un observateur — Meighen a une politique antinationale**

C'est une difficile question que l'on ne comprend ici qu'imparfaitement et que compliquent encore comme à plaisir les politiciens conservateurs à court de votes.

Pour trouver une situation analogue à celle que traverse actuellement l'Ouest Canadien, il faut remonter de quelques soixante années en arrière et étudier qu'elles étaient les conditions économiques du Sud Américain, après la conquête du Texas, la guerre du Mexique et l'accession au pouvoir d'Abraham Lincoln. Pendant que l'Europe, après la guerre de Crimée, continuait à déverser sur le Nouveau Monde, et surtout sur la Nouvelle-Angleterre, le trop plein de sa population ouvrière et industrielle, (je n'ose pas écrire "industrielle") le sud américain demeurait agricole et pastoral et se trouvait contraint d'acheter de l'Est, aux prix des gens de l'Est, les articles manufacturés nécessaires à leurs existences, ou nécessaires à l'exploitation de leurs plantations. En échange, ils espéraient fournir à leurs prix certains produits du Sud comme le sucre, le riz, les fruits, le tabac, la térébenthine, le blé, le maïs, ou certaines matières premières comme le cuir, le bois ou le coton brut, mais n'obtenaient pas toujours des manufacturiers de l'Est ce qu'on appelle un "fair deal".

Les "southerners", aigris d'être sous la tutelle des manufacturiers de la Nouvelle-Angleterre, souffrant aussi des moyens de transports existants à cette époque, et se croyant d'ailleurs d'une autre race que les américains du Nord, où les éléments scandinaves et slaves étaient plus mélangés, avaient avec le temps graduellement réussi à trouver en Europe des débouchés pour une partie de leur sucre, de leurs tabacs, de leurs blés, et surtout de leur coton naturel qu'ils récoltaient dès lors en abondance et à peu de frais, grâce à l'esclavage des nègres, esclavage dont le Nord leur faisait un crime depuis la publication des œuvres de Madame Beecher-Stowe et depuis la naissance du courant humanitaire créé par la dramatique Uncle Tom's Cabin. Ce courant humanitaire influençait profondément l'élite des âmes sincères comme celle de Lincoln, sans doute, mais chez le peuple immigré, les nouveaux arrivés, "the mob", la question de l'esclavage était plutôt un argument électoral qu'un appel aux armes. Quand Lincoln prit le pouvoir en 1860, seul le conflit économique était à l'état aigu, mais rien ne faisait prévoir une explosion. Peu à peu, cependant, et en quelques mois l'agitation fut telle que lorsque Lincoln proposa l'abolition de l'esclavage, la moitié du peuple américain se rua sur l'autre moitié lorsqu'on eut fait sauter le fort Sumpter. Quand on étudia à soixante ans de distance ce conflit entre le Nord et le Sud, il semble bien à tout prendre que si la cause immédiate en était la question de l'esclavage, la cause médiate, la cause lointaine, la cause profonde en était une d'ordre économique (comme celle de la Grande Guerre de 1914, d'ailleurs), car le peuple du Nord-Est américain n'avait d'abord vu dans la loi de Lincoln qu'un excellent moyen d'abattre l'orgueil des "southerners" en les contraignant d'exploiter leurs plantations sans le secours de l'esclavage. La véritable cause de la guerre de Sécession fut la rivalité économique de deux parties distinctes du pays américain, ayant des produits et des besoins différents, ayant aussi des races un peu différentes, absolument comme la question se présente aujourd'hui entre l'Ouest et l'Est du Canada.

Quand sur le chemin de fer du Pacifique Canadien, vous quittez la province d'Ontario pour entrer dans le Manitoba après avoir franchi le long du Lac Supérieur la deuxième chaîne de montagnes du V Laurentien, sur un parcours d'au moins deux cents milles de terrains stériles et peu peuplés, vous réalisez graduellement et surtout en arrivant à Winnipeg que vous avez changé de pays. Il vous semble presque que vous n'êtes plus au Canada. Géographiquement, ethnographiquement, le pays où vous êtes n'est pas semblable à celui que vous venez de quitter. Winnipeg ne ressemble pas plus à Toronto qu'elle ressemble à Montréal; c'est une ville d'aspect, d'attitude, de manières et de COULEUR totalement distinctes. La vie d'hôtel, de clubs, les affaires de banque, la bourse des blés, le commerce général, le marché des bestiaux, et le reste, tout cela semble se faire autrement que dans l'Est, et comme conséquence on entend rarement

parler de l'Est, sauf quand, il s'agit de politique ou de l'arrivée de quelques nouveaux immigrants. La population est très mélangée à Winnipeg. Certains jours de fêtes nationales que nous ne connaissons guère ou pas du tout, l'on voit déboucher aux coins des rues Main et Portage Avenue de longues processions d'Esthoniens, drapeaux en tête; un autre jour, ce sont des Ukrainiens; plus tard, ce sont des Polonais, des Scandinaves (Suédois, Norvégiens, Danois), plus tard encore des Galiciens, des Herzégovins, des Slovénes, sans oublier les groupes italiens et grecs qui sont fort nombreux dans les grandes villes. Tous ces immigrants sont dans l'Ouest depuis une vingtaine d'années en moyenne, et s'efforcent d'y vivre plus ou moins bien, mais ils n'ont pas poussés des racines assez profondes sur notre sol. Il appartient à l'Est, dans l'intérêt de la Confédération, de faire aimer parfaitement par l'immigrant et par ses enfants tous les devoirs de la citoyenneté canadienne!

Plus vous avancez vers l'Ouest, plus le problème de combler cet immense vide entre les provinces et entre les âmes vous étreint douloureusement. Les petites villes que vous traversez sur les parcours des chemins de fer du Pacifique Canadien, du C.N.R. ou du G.T.R. n'ont pas l'aspect traditionnel de nos centres du Canada oriental. Et que dire donc des colons que vous trouvez sur les fermes et qui se nomment Czernochuk ou Joergensohn, qui y vivent à la façon de leur pays d'origine, et qui envoient à l'Assemblée Législative des représentants qui s'appellent comme eux ou à peu près?

Dans la Saskatchewan, où il n'y a pas de ville atteignant cinquante mille âmes, l'éparpillement de ces colons est plus grand qu'au Manitoba ou dans l'Alberta. Dans cette dernière province l'on trouve deux grandes villes: Calgary avec 85,000 âmes et Edmonton avec 75,000 âmes. Là comme ailleurs la vie s'y établit sans unité ethnique, et les Canadiens Français (au nombre de 30,000 dans l'Alberta) sont peut-être les seuls à conserver des relations suivies avec l'Est du Canada. Dans la Colombie Britannique, l'on découvre en arrivant, que les provinces de l'Ouest y ont leur débouché le plus naturel, leur accès à la mer, et que ces provinces rêvent de faire un jour passer par l'Océan Pacifique et le canal de Panama une grande partie de leurs blés et autres céréales ainsi que de leurs bois de construction, ou pulpe manufacturée. Déjà une notable partie des produits agricoles a pris ce chemin pour l'Europe et le mouvement s'accélère. Quant à l'importation, j'ai vu, à Vancouver, arriver des produits de la Hollande et de la Suède; des séparateurs centrifuges et du genièvre de Schiedam destinés au Manitoba!

Si les Westerners exportent et importent d'Europe par l'Océan Pacifique parce que les taux de fret par chemin de fer VIA L'EST sont trop élevés, l'on conçoit que ce problème du transport—de la transportation, comme disait le défunt Monsieur Tarte—soit devenu pour nos gouvernants, au milieu de tant d'autres embêtements, l'un des plus angoissants qui soient. Pour expédier les blés hors de l'Ouest Central l'on a projeté et même déjà construit une grande partie de la ligne de la Baie d'Hudson, mais elle est encore loin d'être terminée et son parachèvement coûterait cinq à six millions de dollars. Cette voie une fois construite jusqu'à l'embouchure de la Rivière Churchill, la distance à franchir pour atteindre l'Europe serait pratiquement la même que de Québec à Liverpool, et la navigation sur la Baie d'Hudson serait ouverte à peu près cinq mois l'an. Les Westerners réclament donc du Gouvernement Fédéral de terminer au plus tôt ces quelques cents milles de voie ferrée, afin d'atteindre l'Europe avec des frais de transport des deux tiers moindre.

Tout ce que je viens d'écrire est pour démontrer que la population des quatre provinces de l'Ouest SAUF QUELQUES GROUPES EPARS, mettrait la Confédération en péril le jour où l'Est méconnaîtrait ses besoins et son caractère. Cette population étrangère qu'on a disséminée sur un territoire trop vaste a bien pu prospérer pendant les années d'abondance du régime Laurier, mais se trouve aujourd'hui en face de multiples problèmes.

Pendant qu'ils cherchent des marchés nouveaux, les agriculteurs s'aperçoivent

qu'ils déboursent actuellement pour l'expédition de leurs produits bien près du double de ce qu'ils versaient avant la guerre, bien qu'ils ne reçoivent comme prix de vente que la moitié de ce qu'ils touchaient autrefois.

S'agit-il pour eux d'acheter des machines agricoles ou quelques articles d'utilité première, ils s'aperçoivent que le prix d'achat, même si l'on ne tient aucun compte du coût élevé du fret—est de vingt ou vingt-cinq pour cent plus élevé au Canada qu'aux Etats-Unis et que le haut tarif protecteur serait en réalité dirigé contre eux, qui n'ont pas pour y faire face les revenus de jadis.

En attendant des jours meilleurs, les fermiers de l'Ouest aimeraient pouvoir emprunter sur des garanties ordinaires certaines sommes qui leur permettraient de financer leurs récoltes, et conduire leurs affaires le plus avantageusement possible. Or les banques canadiennes ont lié leurs intérêts, avec les industriels et les manufacturiers de l'Est, dont elles soutiennent ardemment la politique protectionniste. Les banques se sont entendues entr'elles pour restreindre au dur minimum de la plus stricte ration alimentaire, pour ainsi dire, les prêts à faire aux fermiers de l'Ouest, victimes déjà de tant de circonstances malheureuses.

Sentant qu'ils ne reçoivent aucune aide de l'Est du Canada, car nous ne pouvons leur procurer des marchés qui dépassent notre propre consommation; appartenant à des races diverses qui n'ont aucune attache particulière à notre sol, ou à nos traditions nationales; comprenant enfin que leurs intérêts immédiats et leurs progrès économiques reposent sur une base tout à fait différente des nôtres, soit avec le commerce américain par la proximité des frontières, soit par l'expédition des grains via Vancouver ou Prince Rupert, soit par l'ouverture du Chemin de la Baie d'Hudson qui atteindra l'Europe en supprimant deux mille milles de chemin de fer transcanadien ou transaméricain; réalisant toutes ces choses les Westerners, depuis cinq ans dans la déché et profondément malheureux, n'ont pas cessé de s'agiter politiquement pour essayer de se sortir de la misère. S'il ne s'agissait ici que de quelques malheureux fermiers isolés sur leurs fermes, leurs revendications, si pénibles qu'elles fussent, n'auraient pas beaucoup d'écho et ne seraient pas bien dangereuses, mais il s'agit ici d'un état de souffrance général qui a créé un mouvement politique inconnu jusqu'ici au Canada, mouvement qui aura des chefs influents sur les masses, lesquelles proclament que l'Ouest doit se séparer de l'Est du Canada et que là seulement est le salut. Cette opinion séparatiste est tellement répandue aujourd'hui dans l'Ouest que vous ne traverseriez pas une ville, pas un village, pas un hameau, sans l'entendre émettre sur tous les tons avec les démonstrations accoutumées!

Le programme de haute protection de Maître Arthur Meighen—qui a voulu singer Sir John MacDonalld en 1878, mais à cette époque la question de l'Ouest n'existait pas, ne se posait pas—est venue empirer les choses encore. On sait cependant que l'Ouest qu'il ne sera pas élu et que les Westerners en seront quittes à son égard pour une rage de dents de quelques heures ou de quelques jours. Dans les quatre provinces de l'Ouest, il est douteux que les conservateurs prennent plus de cinq ou six sièges à cette élection-ci. Mais cette colère une fois passée, le mal existera encore. Il appartiendra au gouvernement King d'appliquer une souple politique de tarifs, et d'aider les gens de l'Ouest en recherchant pour eux de nouveaux marchés; il devra aussi leur venir en aide de quelques façons si les banqués les abandonnent, les pressurent, ou exploitent leur misère; il lui appartiendra de favoriser une réduction sur les taux du transport du grain, s'il veut que ces populations hétérogènes demeurent unies avec les populations néo-canadiennes de l'Est. Si notre population totale était de trente millions également répartie sur l'ensemble de notre territoire, ou bien si nous recevions cinq cents mille immigrants par année comme durant la dernière période du régime Laurier, le problème se résoudrait peut être de lui-même, et la Confédération Canadienne ne courrait peut être pas le danger qu'elle court. Car un grand danger menace aujourd'hui le Pacte Fédéral sans que personne ici s'en rende compte. La désaffection des populations de l'Ouest, qui sont au nombre de deux millions et demi d'habitants, pour nous gens de l'Est, en est rendue à un point où il faut lui donner un autre nom. La lutte économique entre l'Est et l'Ouest est au même degré qu'elle l'était en 1860 entre le Nord-Est et le Sud des Etats-Unis. Sans doute, nous n'avons pas ici de question d'esclavage pour mettre le feu aux poudres, et nous ne redoutons aucune

# LA POLITIQUE DES TARIFS

Suite de la page 1  
l'entrée des marchandises de luxe ou de fantaisie. Nulle politique économique ne peut contenter tout le monde, car "l'exécration de l'or" se trouve partout. Elle se trouve surtout chez les industriels de l'Ontario qui ont fait des profits fabuleux durant la guerre, et qui maintenant souffrent comme les autres de la crise. Ils voudraient obtenir un tarif protecteur qui éliminerait la concurrence étrangère et leur permettrait de vendre à leurs prix aux cultivateurs des machines agricoles ou des étoffes, qu'ils ne produisent pas aussi avantageusement ni d'aussi bonne qualité et à aussi bon compte que d'autres pays, mieux outillés ou plus favorisés par la main d'oeuvre à bon marché.

Les droits protecteurs à l'entrée du pays constituent la pièce principale du système que les manufacturiers réclament, et que l'honorable Arthur Meighen a promis de leur accorder s'il était élu.

J'emprunte à Guillaumin la démonstration suivante pour bien peindre comment le système opère. Supposons que les Etats-Unis fournissent annuellement au Canada vingt millions de livres de coton filé. Pourquoi le Canada achète-t-il ce coton des Etats-Unis au lieu de le fabriquer lui-même? Parce que les manufactures des Etats-Unis sont situées et organisées de manière à produire du coton filé de meilleure qualité et à plus bas prix que ne pourraient le faire des manufacturiers établis en Canada. Parce que les Etats-Unis se trouvent placés dans des conditions plus avantageuses que le Canada pour la fabrication du coton. S'il n'en était pas ainsi, on ne manquerait pas de fabriquer du coton au Canada aussi bien qu'aux Etats-Unis. Mais voici qu'un homme politique dans le genre d'Arthur Meighen se persuade qu'il serait utile de "ravir" cette industrie à l'étranger, et qu'il interdit, en conséquence, l'importation du coton filé. Assurément, cet homme politique peut empêcher le peuple du Canada de recevoir les vingt millions de livres de coton filé qui lui étaient annuellement fournis par les Etats-Unis, surtout si la frontière est bien gardée. Il peut encore provoquer, par là même, la création d'un certain nombre de filatures de coton au Canada. Mais ces filatures, peut-il les placer dans des conditions de production aussi favorables que celles où se trouvent les filatures américaines? Peut-il faire en sorte que le coton soit filé au Canada aussi bon marché et aussi bien qu'aux Etats-Unis? Non, car il n'est pas le maître de changer les conditions naturelles de la production du coton tout ce qu'il peut faire, c'est d'empêcher le coton filé à bon

ment un conflit à main armée, une nouvelle guerre de sécession. Non certes.

Mais si la crise continue sans qu'on puisse y apporter remède, avant cinq ans nous sommes exposés à voir ce mouvement séparatiste se dessiner et prendre une forme éternelle qui dépassera de beaucoup l'abstrait déclaration de la motion Francoeur! Avant dix ans ce courant pourrait devenir irrésistible et avant vingt-cinq ans, un quart de siècle, l'Ouest Canadien avec une parfaite unanimité des voix de ses représentants, selon une clause comprise dans l'Acte de 1867, pourrait exiger sa rupture d'avec le reste du Canada, et pourrait regarder le soleil levant de sa destinée du côté de l'Océan Pacifique. Et personne ici ne pourrait dire comme Abraham Lincoln après l'explosion du Fort Sumpter, car la constitution des deux pays n'est pas la même: THIS PART OF OUR COUNTRY SHALL NOT SECEDE.

Doctor U. MOORE  
Québec, 20 Octobre 1925.

marché d'entrer au Canada. Là s'arrête sa puissance. Le Canada cesse donc d'être "envahie" par le coton étranger. Il fabrique du coton à son tour, mais ce coton coûte plus cher que celui des Etats-Unis et il est de plus mauvaise qualité; en conséquence, on en consomme moins. Avant la protection, la consommation du Canada était de vingt millions de livres de coton filé; après l'établissement de ce tarif, il n'en absorbe plus que dix millions de livres; d'où il résulte que la production générale du coton se trouve diminuée de la différence. Supposons maintenant que les Etats-Unis imitent la conduite du Canada et qu'ils prohibent par exemple, l'entrée de la pulpe manufacturée qu'ils recevaient en échange de leurs fournitures de coton. On se mettra à faire de la pulpe aux Etats-Unis, mais comme on la fera plus mal qu'au Canada, plus chèrement, avec plus de déchets, la production générale en sera gênée. On cherchera autre chose! Des deux côtés on produira moins tout en se donnant autant de peine qu'auparavant, sinon davantage; des deux côtés ON SERA PLUS MAL POURVU DE COTON ET DE PULPE.

A l'époque où cette politique de protection outrancière et malfaisante était devenue la loi des relations internationales en Europe, où chaque nation s'efforçait d'exclure les produits de l'étranger, une brochure fut publiée en Angleterre sous ce titre "Les singes économistes". Une vignette représentant une baraque de singes servait de frontispice. Une demi-douzaine de singes placés dans des compartiments séparés venaient de recevoir leur pitance de commerce normal, mais au lieu de consommer en paix cette pitance que le maître de la ménagerie leur avait distribuée d'une main libérale, ces animaux, pleins de malice, s'efforçaient de "ravir" les portions de leurs voisins, SANS S'APERCEVOIR QUE CEUX-CI FAISAIENT exactement le même manège. Chacun se donnait ainsi beaucoup de peine pour dérober des aliments qu'il aurait pu obtenir sans effort, et la masse de la subsistance se trouvait diminuée de tout ce qui se gaspillait ou se perdait dans la bagarre entre voisins de compartiments.

Telle a été exactement la conduite des gouvernements qui ont adopté les errements du régime protectionniste outrancier. Ils ont négligé des biens qui s'offraient à eux à bon compte, par jalousie malfaisante. Ils ont rendu la production générale plus difficile et moins abondante; ils ont ralenti le développement du bien-être des peuples. Un homme politique qui établit un droit protecteur excessif agit précisément au rebours d'un inventeur qui découvre un nouveau procédé pour rendre la production plus économique et plus parfaite: il invente, lui, un procédé pour rendre la production plus chère et moins bonne; il invente un procédé qui oblige à abandonner les terres fécondes et les mines abondantes, pour cultiver les mauvaises terres et exploiter les mines pauvres. Le protectionniste prohibitif est un inventeur à rebours, un agent de la barbarie, comme l'inventeur est un agent de la civilisation et du progrès.

La substance des lignes qui précèdent a été extraite du Dictionnaire d'Economie Politique de Guillaumin, mais je n'ai pas suivi le texte mot à mot, ni fourni toutes les pièces du débat. Ce sera pour une autre fois, quand les élections seront finies. Disons pour conclure que Meighen et ses acolytes ont pris à Macdonalld ce programme de protection dans l'espoir d'influencer le peuple une seconde fois, mais les circonstances ne sont plus les mêmes! Ils ont rédigé ce programme prohibitif afin d'obtenir des manufacturiers l'argent dont ils avaient besoin pour faire leur campagne, la province de Québec, seule, ayant vu passer depuis au delà d'un million de dollars des bleus, Dieu sait AVEC QUELS RESULTATS!

# LA COMPLAINTE D'ESIOF

Air: "Un jour maître corbeau"  
C'est moi qui suis Pat'naud' le sau-  
[veur garanti,  
Malgré que j'ai l'cou long, tous mes  
[moyens sont p'tits,  
Quoique toujours caché quand j'trouv'  
[que ça chauff' trop,  
Pour aller au friicot j'mets n'import'  
[quel écopot,  
Sur l'air du tra la la la.  
II  
Je suis un beau parleur qui n'i veut pas  
[s'magagner,  
Mais j'aime à récolter c'que les autr's  
[ont semé,  
Sur mon Sauvé, que j'croisais moins  
[adroit,  
J'ai raté par un ch'veux le coup du  
[pèr' François,  
Sur l'air du tra la la la.  
III  
Croyant qu'pour les grands homm's  
[c'était l'itemps de s'planter,  
Avec monsieur Rogers au Windsor  
[j'fus dimer,  
Fuis ayant d'Atholstan emprunté  
[l'grand couteau,  
J'ai zigouillé Monty dans les grands  
[numéros,  
Sur l'air du tra la la la.  
IV  
Je suis indépendant, ça prendra mieux  
[chez nous,  
Bob Rogers me l'a dit, Titur Meighen  
[fitout,  
J'ai chaussé largement les bott's à  
[Bourassa,  
C'est l'baron Atholstan qui m'a dit  
[d'faire comm' ça,  
Sur l'air du tra la la la.  
V  
Mes patrons d'élection, des gens au  
[coeur bien dur,  
Me forcent de cacher que j'suis l'ami  
[d'Titur,  
Si vous voulez savoir c'que j'ferai à  
[Ottawa,  
Demandez à Meighen, car c'est lui  
[qu'arrange ça,  
Sur l'air du tra la la la.  
(Le Bulletin)

Tout s'est fait sur une base d'affaires pour remporter les élections, mais le coup a raté. Le coup a raté parce que ces gens-là n'étaient pas sincères à l'égard du peuple; Patenaude pas plus que Gauthier, Langlais pas plus que La Vergne! Ils promettaient aux cultivateurs que LA PROTECTION ramènerait l'âge d'or dans la province; nos cultivateurs ont compris de quelles façons on se protège le mieux... ET ILS VONT RENVOYER DEMAIN CHEZ EUX CES FARCEURS PROTECTIONNISTES!!!  
Docteur U. MOORE  
Québec, 26 octobre 1925.

"Le Cri de Québec" est imprimé par la  
CIE DE PUBLICATION DE LEVIS,



Le ministère des Travaux publics recevra jusqu'à midi le vendredi 6 novembre 1925, des soumissions pour la construction d'un prolongement au quai, à Chandler, comté de Gaspé, P.Q., lesquelles soumissions devront être cachetées, adressées au sous-secrétaire, et portées sur leur enveloppe, en sus de l'adresse, les mots: "Soumission pour un prolongement au quai, Chandler, P.Q." On peut consulter les plans et les formules de calcul, aux bureaux des ingénieurs de district, à Ottawa, au bureau des ingénieurs de district, à St. Lawrence Power, Rimouski, P.Q., édifice du bureau de P. Q., Québec, P.Q., et station postale "11", Montréal, P. Q., ainsi qu'au bureau de poste, Chandler, P.Q.

On ne tendra compte que des soumissions faites sur les formules fournies par le ministère conformément aux conditions mentionnées dans lesdites formules. Un chèque égal à 10 p. 100 du montant de la soumission, fait à l'ordre du ministre des Travaux publics et accepté par une banque à charte, devra accompagner chaque soumission. On acceptera aussi comme garantie des bons du Dominion du Canada et des bons de la compagnie du chemin de fer National-Canadien, ou des montants.

REMARQUE.—On peut se procurer au ministère des Travaux publics des tracés bleus (blue prints) en fournissant un chèque de banque accepté, pour la somme de \$20.00, payable à l'ordre du ministre des Travaux publics. Ce chèque sera remis à la soumissionnaire offre une soumission régulière.

Par ordre,  
S. E. O'BRIEN,  
Secrétaire.

Ministère des Travaux publics,  
Ottawa, le 22 octobre 1925.

**GIN CANADIEN  
MELCHERS  
Croix-d'Or**

LE MEILLEUR GIN

Fabrique à Berthierville, Qué., sous la surveillance du Gouvernement Fédéral, rectifié quatre fois et vieilli en entropôt pendant des années.

TROIS GRANDEURS DE FLACONS:  
Gros: 42 onces - Prix \$3.50  
Moyens: 26 onces - " 2.55  
Petits: 10 onces - " 1.10

The Melchers Gin & Spirits Distillery Co., Limited  
Montréal  
DISTILLERIE À BERTHIERVILLE