

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

LE CRI DE QUEBEC

Organe de l'Association de la Jeunesse Libérale de Québec

Si les conservateurs attaquent, il faut qu'ils pensent jeunesse libérale est prête à

Journal politique et littéraire

COURAGEUX, HONNETE ET VRAI

DIRECTEUR : J. Les Harvey

PREPARE-T-ON LA CHASSE AUX TURCS

Le feu prendra dans le pétrole de Mossoul

Les soixante et un comtés de la province de Québec qui ont voté contre M. Meighen ont repoussé le principe de la participation fineste aux guerres de l'Empire.

Les Canadiens français se sont posés ces questions : Une nouvelle guerre britannique est-elle possible ? Va-t-on solliciter de nouveau la participation canadienne ?

Quel est l'homme qui résistera le mieux aux cajoleries de Londres ? Les deux chefs en présence, qui est l'impérialiste ? King ou Meighen ?

Dans Ontario, au contraire, on a dû répondre aux mêmes questions en sens inverse. Les raisons que nous avons de culbuter Meighen comme un homme dangereux, étaient celles-là mêmes que les Ontariens avaient de rejeter Mackenzie King, trop Canadien pour eux.

Nous comprenons que beaucoup d'Anglo-Canadiens gardent ce préjugé néfaste de la souveraineté universelle de l'ancienne mère-patrie. Leur sang est encore britannique aux trois quarts.

Chacun sa mentalité. Personnellement, je me réserve le droit de taxer de haute et noble folie celle des loyalistes. Son absurde point de vue, tant qu'il dure, empêchera l'entente entre nos deux parties de la confédération en même temps que la grandeur du Canada.

Aux yeux de ces fanatiques, nous sommes, je le sais, une race inférieure. Notre titre de conquis nous a enlevé plus mal de notre prestige de bons, courageux, intelligents et authentiques Français.

Pour nous, le sang canadien appartient au Canada et non à l'Empire, et nos capitaux sont infiniment mieux dans nos coffres qu'en dans nos entreprises que dans une tranchée où quelques milliers de pauvres diables meurent sans savoir pourquoi, au profit d'une cinquantaine de gros négociants en train de conquérir de l'huile de charbon avec de la chair à canon.

Nous sommes environ deux millions qui pensons ainsi, dans un Canada peuplé de dix millions d'habitants tout au plus. Le groupe est assez important pour imposer ses vues de temps à autre. Contre lui se dressera longtemps encore le jin joisme ontarien. Il finira par triompher, parce que le bon sens des droits et que le fanatisme s'épuise de lui-même à la longue.

L'impérialisme ne triompherait, au Canada, que par l'assimilation complète des Canadiens français. Qui peut espérer cette invraisemblable chose ?

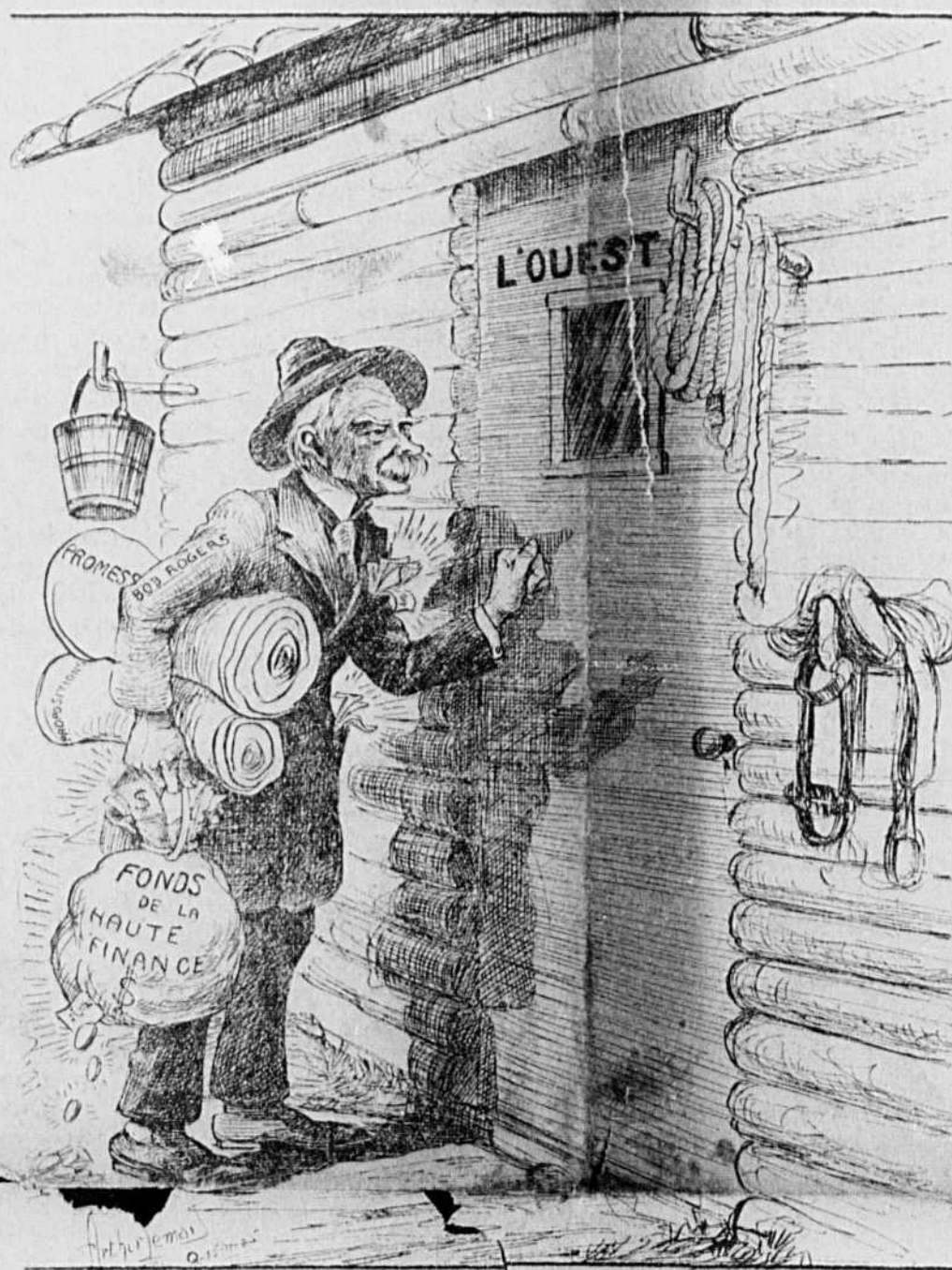
Alors que la province de Québec ne comptait qu'un million d'habitants, Antoine-Aimé Dorion, discutant en 1867 de l'établissement du pacte fédératif, disait en Chambre : "Un million d'habitants peuvent ne pas avoir une grande importance aux yeux du philosophe qui entreprend de rédiger une constitution du fond de son cabinet. Il peut être d'opinion qu'il vaut mieux qu'il n'y eût qu'une seule religion, une seule langue et un seul code, et il se met à l'oeuvre pour créer un nouveau pacte social dont l'effet serait d'amener l'état de choses qu'il désire : l'assimilation complète des différentes nationalités. L'histoire de tous les pays démontre que la force même des baïonnettes n'a jamais réussi à opérer de tels changements. Nous avons l'histoire de la Grèce, dont la population, après avoir atteint le chiffre élevé de six millions, est descendue, par suite de persécutions inouïes, à sept cent mille, et s'est, après plusieurs siècles, levée contre ses persécuteurs pour revendiquer ses droits. L'histoire de la Belgique nous offre un exemple analogue. Elle fut unie à la Hollande dans un but d'assimilation, mais quinze ans s'étaient à peine écoulés depuis cette union, que les populations belges se levaient en masse pour affirmer leur entité distincte. Est-il désirable que nous adoptions, dans ce pays-ci, un projet dont l'effet sera de déplaire à un million d'habitants ?"

De nos jours, Dorion aurait dit : "Les jingoes pensent-ils possible d'appliquer des principes dont l'effet sera en contradiction avec les instincts profonds de plus de deux millions de Canadiens ?" L'injure n'y fait rien. Le fait brutal est là : la pensée ouvertement exprimée d'une race entière.

J'en viens maintenant à une question extrêmement grave : l'imminence d'une guerre prochaine entre la Grande-Bretagne et la Turquie. J'en ai déjà parlé au cours de la campagne électorale. Les journaux tory de Québec ont feint de s'en moquer.

Aujourd'hui, un de ces journaux, L'EVENEMENT, plus de quinze jours après le scrutin, alors qu'il ne craint plus pour son idole, Arthur Meighen, nous avertit que le conflit anglo-turc est imminent : "Pendant que la France, y lissons-nous, est gravement menacée par le soulèvement des Druses, la fière Albion (quel le poésiste, M. Barnard !) regarde avec anxiété ce qui se prépare en Turquie. Il est vrai, comme le signale un confrère, que le conflit autour de Mossoul passe par une période d'accalmie. Cela n'enlève rien à sa gravité et il demeure un grand sujet d'inquiétude pour l'Europe qui se demande s'il ne conduira pas à une guerre entre l'Angleterre (le fière Albion) et la Turquie. Voilà un aspect de la situation européenne qui doit nous faire réfléchir, surtout quand on se rappelle que Lloyd George a déjà tenté de s'assurer de notre coopération au cas d'une guerre entre

LE DIOGÈNE DU CAPITAL



BOG ROGERS, armé de tous ses moyens, cherche un nouvel Esioff dans les provinces de l'Ouest.

BILLET DE LA SEMAINE

LOUIS RIEL

Il y a quarante ans aujourd'hui que Riel a été pendu à Régina.

J'avais huit ans à cette époque et j'étais arrivé à Québec le matin même du 16 novembre 1885.

Je me souviens d'avoir entendu un nommé Robitaille prononcer ce jour-là le nom de Riel pendant qu'il allumait les becs de gaz éclairant la rue Saint-André ! Que de choses depuis lors et que de souvenirs !

Vingt et un an plus tard, en avril 1906, j'arrivais à Winnipeg et je descendais à St-Boniface le jour même où Gabriel Dumont, le lieutenant de Riel, pardonné, pauvre, misérable, expirait non loin des bords de la petite rivière La Seine qui coule en arrière de St-Vital au Manitoba.

Deuxième coïncidence !

Plus tard, j'ai parcouru l'Ouest en tous sens : je suis passé non loin de Batoche. Je suis également allé à Duck Lake et à Régina.

Lisant et me laissant conter l'histoire de Riel et de cette rébellion je pouvais donc y joindre ce qu'il faut d'impressions personnelles et de couleur locale pour m'y intéresser particulièrement.

Louis Riel en 1870 était un fou en puissance ; en 1885, c'était un dément dangereux, un mégalomane violent qui avait des alternances de lucidité. Le plaidoyer de Laurier aux Communes, si pathétique et d'effet si saisissant, est admirable de vérité ! Il repose sur la plus grande somme d'exactitude à laquelle la raison humaine puisse atteindre ! Riel était, depuis dix ans au moins, mûr pour aller dans une asile d'aliénés : plutôt Bicêtre que Charenton ! Pour le connaître entièrement, il faut faire parler les vieux de Saint-Bo-

l'Angleterre et la Turquie.

"Voilà qui doit nous donner à réfléchir !" Vraiment ! Vous êtes très charitable de nous en avertir, cher confrère. Mais que n'y pensiez-vous plus tôt ? Pendant la lutte électorale, Mossoul était loin, n'est-ce pas ? D'où vient qu'il soit si près maintenant ? Regardez-vous alors par le gros bout de la lorgnette ? Les guerres s'éloignent du champ de votre vision. Vous aviez besoin de paix, vous la proclamiez, vous l'appeliez. Vous aviez peur des bruits de mitraille.

Voilà où peut mener la partisanerie unie à l'égoïsme d'un marchand. On serait prêt à plonger un pays dans le feu pour quelques piastres ou une gloriole. On savait fort bien, à L'EVENEMENT, il y a quelques semaines, que la Grande-Bretagne n'est pas nécessairement une garante de paix perpétuelle. On cachait les faits pour favoriser l'accession au pouvoir du nègre impérial le plus noir qui ait vécu au pays.

L'intérêt personnel a fait taire la voix de la conscience nationale. L'esprit de bagatelle l'a emporté sur la patrie elle-même.

De telles inconsciences me rappellent une poésie d'Andrieux, "Le meunier Sans-Souci", où le poète nous montre Frédéric II épargnant un moulin et enflammant l'Europe :

Ce même Frédéric, juste envers un meunier, Se permit maintes fois telle autre fantaisie : Témoïn u certain jour qu'il prit la siffisite : Qu'à peine sur le trône, avide de lauriers, Epris du vain renom qui séduit les guerriers, Il mit l'Europe en feu. Ce sont les jeux de prince : On respecte un moulin, on vole une province.

Dans le cas actuel, on favorise quelques spéculateurs et on ne songe pas qu'on expose la vie de quelques centaines de mille hommes et les milliards d'une nation. Jean-Charles HARVEY.

EN MARGE DE NOTRE HISTOIRE

Lord Durham et son rapport

Le conflit existant depuis la Cession entre l'élément anglais et l'élément français du Canada sera-t-il jamais éteint ? Je ne le crois pas. Malgré les efforts de toute sa vie, Sir Wilfrid Laurier reconnaissait qu'il n'avait pas atteint son but d'unifier les deux races, et faisait à W.-H. Moore, quelques semaines avant sa mort cette triste constatation "ques les deux provinces d'Ontario et de Québec étaient plus divisées que jamais."

Monsieur Jean-Charles Harvey a écrit ici même la semaine dernière un brillant et courageux article où il essaye de rechercher les causes de cet antagonisme irréductible. Il a écrit entre autres choses : "Il est vrai que les institutions britanniques nous ont permis de vivre notre vie, mais en agissant ainsi envers nous, on a cru faire une faveur et non concéder un droit sacré et inviolable !" C'est absolument ce-

nitace — il s'y trouve encore des membres de la famille Riel — les vieux qui l'ont connu enfant, qui l'ont vu grandir, qui l'ont entendu proclamer le Gouvernement Provisoire du Manitoba en 1870 (relisez cette proclamation : Louis Veullot en a parlé dans l'Univers, mais l'on se demande comment il n'y a pas vu les traces de mégalomanie évidentes chez Riel !) ces vieux l'ont vu ensuite s'insurger comme la division des terres des métis, puis durement réprimer l'émeute de Winnipeg, établir un conseil de guerre, faire passer Scott par les armes, être mis immédiatement hors la loi, venir à Ottawa signer le registre comme député de Provencher, afin d'obtenir une immunité qui ne pouvait durer longtemps. Fugitif de nouveau au Vermont, (voir les "raiders" de St-Albans), il erra ensuite de place en place vers l'Ouest-Américain jusqu'au Minnesota et au Nebraska, puis traversa en Saskatchewan vers 1882 et commença dès lors à CONFESSER LES SAUVAGES et à leur prêcher la guerre sainte "contre les spoliateurs, contre les anglais qui avaient volé les terres des métis au Manitoba." Tout cela et le reste est bien connu. L'expédition de Middleton, véritable pique-nique joyeux au milieu de la prairie, la bataille de Batoche (qui n'eut pas même l'importance de l'échafaudage de Chenier à Saint-Eustache ! "A vaincre sans péril on triomphe sans gloire" !) la capture de Riel, son procès, la brillante personnalité de ses trois défenseurs, Messieurs F.-X. Lemieux, Charles Fitzpatrick et Green-shields, le verdict, la sentence, la mort, puis l'immédiate répercussion du drame sur notre vie publique, à Ottawa et à Québec.

Le drame de Régina eut un effet considérable sur l'avenir des partis politiques canadiens-français en ceci, qu'il fit apparaître brusquement et sous un jour nouveau, l'incomparable éclat de l'éloquence de Laurier et de Mercier, qui devenaient immédiatement les chefs de notre peuple et orientaient ses destinées vers une voie nouvelle, en laissant derrière eux, plus ou moins dans la pénombre, les deux successeurs de Cartier : Sir Hector-L. Langevin et Sir Adolphe Chapleau.

D'ailleurs, indépendamment du prestige des chefs, de tous les faits isolés que contient notre histoire et qui laissent leur empreinte sur le cours de notre évolution politique depuis un demi-siècle, il est certain que la pendaison de Riel, exigée par Londres, l'exécution violente de ce pauvre fou qu'on traitait d'interneur, demeure l'événement qui servit le mieux, par réaction, à grouper les canadiens-français sous le drapeau du parti libéral.

De ce fait sanglant (et de la persécution contre Mercier, en 1892) le parti conservateur n'a jamais pu se relever tout à fait dans notre province !

Bolivar GOSSELIN

la : l'anglo-saxon peut-être un bon maître, mais ne veut jamais être un bon associé. A PARTS EGALES, même s'il s'y est engagé !

Quand nous voulons lui faire considérer que nous sommes en compte à demi, "fifty fifty", dans le Pacte Fédéral, il se fâche, cherche à imposer sa volonté et s'il ne réussit pas, il nous traite en adversaire, et de colère il "rentre dans son tank" c'est-à-dire que politiquement il fait bloc, comme l'Ontario vient de faire bloc, en battant huit ministres libéraux, et en donnant dans les grands centres urbains comme Toronto, Hamilton, London, Kingston, etc., des majorités incroyables à ses candidats.

L'origine du conflit étant vieille comme le monde, bornons-nous à en indiquer aujourd'hui les principales étapes politiques depuis les troubles de 1837-1838 et parlons un peu de Lord Durham et de son rapport.

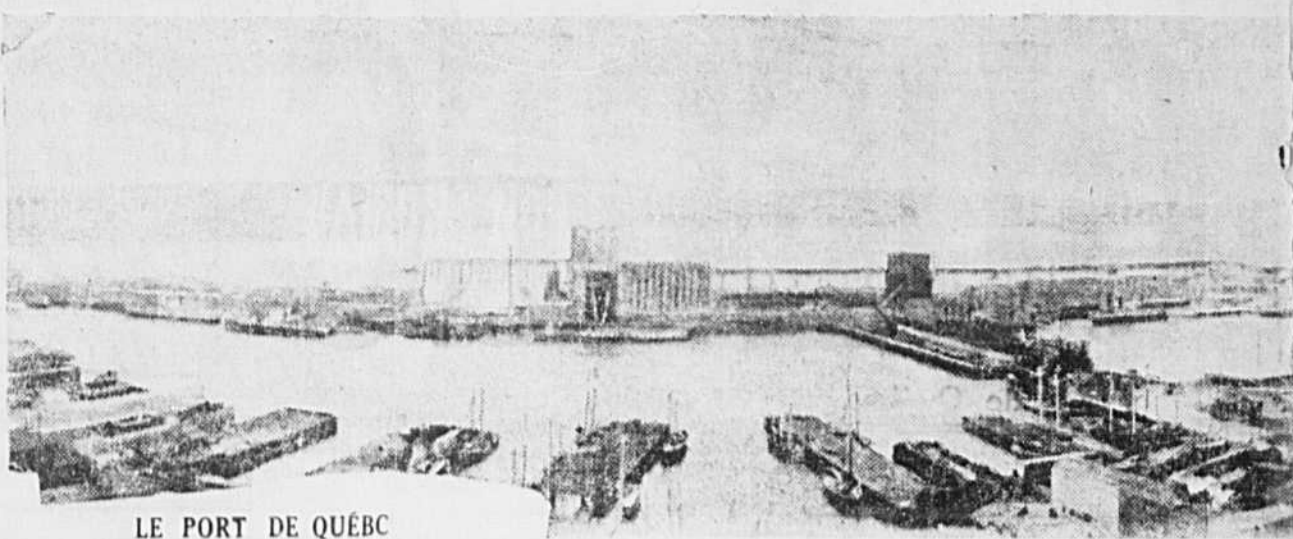
Attristé par la tournure des événements qu'il n'avait su ni prévoir ni empêcher Sir Archibald Gasford avait au milieu des troubles de 1838 sollicité son rappel et avait été remplacé par un vieux militaire farouche résidant dans notre pays depuis dix ans, vieux colonel déjà mentionné par Wellington dans son ordre du jour du 19 juin 1815, et qui devait sur les bords du Richelieu écraser la rébellion canadienne avec la même fureur sauvage qu'il en avait montrée au soir de Waterloo, au moment de la déroute française et de la "contre-offensive" scatologique de Cambronne ! ; ce vieux militaire se nommait John Colborne, avait précédemment réprimé l'émeute de Winnipeg, Haut-Canada, et AOS gens, à cause des incendies qu'il alluma inutilement dans le district en ébullition, le baptisèrent du nom de "vieux brûlot", nom sous lequel il est connu dans notre histoire. Sir John Colborne, une fois les maisons brûlées, les "canayens" pendus ou exilés, leurs biens confisqués, fut remplacé par George-Lambton, Lord Durham, à qui on avait confié la mission de pacifier le pays et de faire rapport.

L'idée que l'on se fait de Lord Durham est celle d'un homme jeune encore (quarante-sept ans) très distingué, et très anglais, c'est-à-dire qu'il croit exclusivement à la mission providentielle d'autorité que la race anglaise doit éventuellement exercer sur tous les peuples !

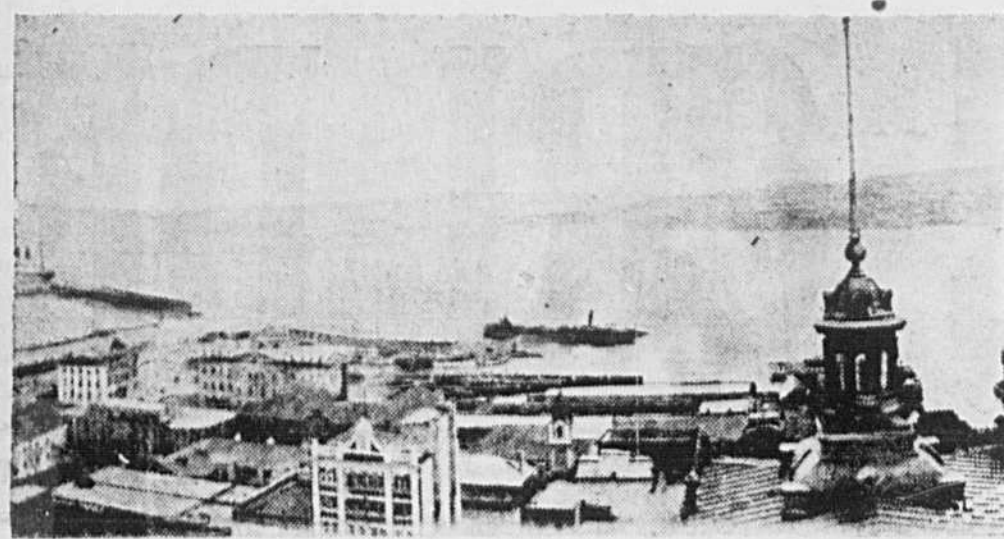
Arrivé ici en 1839, Lord Durham y resta cinq mois, assez longtemps pour congédier le Conseil de Colborne, pour faire une enquête sur les affaires du pays, publier son rapport sur la situation politique du Bas-Canada, dans lequel rapport il demandait l'union des provinces, l'abolition de la constitution, et l'anglicisation des Canadiens-français. Rappelé en Angleterre en 1839, il fut remplacé par Charles-Poulet Thompson (Lord Sydenham) qui poursuivit le même oeuvre d'anglicisation, pendant la durée de son terme d'office. Mais revenons à Lord Durham et à son rapport qui nous concerne.

De ce rapport qui intéresse — ou intéressait si profondément l'avenir de notre race il y a quatre-vingts ans, — il existe deux rédactions différentes, différentes au moins en ce qui concerne notre langue, — mais toutes deux également connues de nos érudits. L'une est la version officielle soumise aux autorités impériales dès 1839, et rendue publique par les débats de la Chambre des Communes anglaise, au cours d'une séance où Wellington, le duc de Fer., recommanda la bienveillance la plus grande "à ces fils français dont il avait combattu la race" — disait-il : — l'autre version également signée par Lord Durham, c'est celle qu'on a connue par les indiscrétions du Dr Sewell, fils de l'un de nos plus grands ennemis d'alors. Cette deuxième rédaction plus longue que la première contient à notre égard une analyse et un jugement politique qu'il nous est difficile de lire sans colère !

Suite à la page 4



LE PORT DE QUÉBEC



### LE PORT DE QUÉBEC ET LA COMMISSION DU HAVRE

Nous terminons ainsi notre dernier article :

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

Nous n'avons pas perdu le pouvoir mais nous l'avons échappé belle ! Non pas, certes, par le vote de nos compatriotes de la province de Québec auprès duquel nous faisons un ardent appel, et qui ont répondu à cet appel, dans les autres provinces, par la coalition malsaine des intérêts étrangers, de l'impérialisme, du jingoïsme, de la presse reptilienne, de la haute finance de l'Angleterre et d'Ontario, joints à l'exploitation sans vergogne, des préjugés séculaires contre la "French Domination" !!!

Notre majorité n'est pas forte, et l'hon. W.-L. Mackenzie King n'a pas de siège encore dans ce moment. N'importe en attendant des jours meilleurs, nous gardons le pouvoir, les clefs des tiroirs, et les combinaisons de la voûte !!!

Nous conservons la main haute sur toute l'administration de la chose publique, et si certains budgets vont être difficiles à faire voter avec une majorité de huit à dix voix ; si d'autre part la ponctualité qui était la politesse des rois, va devenir la vertu des députés, par la crainte d'être renversés, il est tout de même probable que nous pourrions poursuivre nos œuvres de construction nationale sans voir à aller de nouveau devant le peuple.

Ceci étant établi, ajoutons quelques détails supplémentaires à notre précédent article sur les travaux de l'Anse au Foulon et notamment ces extraits du mémoire qui avait été soumis en février dernier à l'honorable Mackenzie King, lors de la demande d'un octroi DE DIX MILLIONS.

**LA ROUTE DU ST-LAURENT**  
Pour diverses raisons qu'il serait fastidieux d'énumérer ici, la route du St-Laurent a acquis, en ces dernières années, une renommée considérable. L'attention des cerceles maritimes du monde s'est concentrée sur cette route à un plus haut degré qu'à toute autre période de son histoire, et elle est fréquentée davantage par les vaisseaux à passagers et les cargos.

L'immense intérêt manifesté récemment envers la route du St-Laurent par nos voisins des Etats-Unis, justifie amplement cette assertion. Les corps publics de ce pays se sont rendu compte des avantages insurpassables qu'elle offre pour l'expansion du commerce, et que leurs propres moyens de transport, par terre et par eau, ne peuvent égarer.

Le fleuve St-Laurent est l'une des plus grandes rivières navigables intérieures du Monde. C'est l'actif le plus précieux que possède le Canada.

Il a été créé par la Providence, pour être utilisé par les habitants du Canada, pour le transport de leurs produits, du centre même de leur vaste territoire jusqu'à la mer.

En raison de ses immenses ressources, (grains, objets manufacturés, pêcheries, mines et forêts, produits de la ferme et de l'industrie laitière), le Canada voit s'ouvrir devant lui les perspectives les plus brillantes et un champ d'action presque illimité pour l'écoulement de ses produits sur les marchés du Monde, et comme conséquence, la question de l'exportation de ces marchandises par voie des Ports Canadiens, mérite la considération la plus sérieuse et la plus sympathique de la part des représentants du peuple et du gouvernement qui préside aux destinées de ce pays.

Le Port de Québec, de même que la route du Saint-Laurent, ont atteint le point tournant de leur histoire, et il importe de donner aux problèmes nouveaux qui se présentent la solution la plus avantageuse, dans l'intérêt du pays tout entier et de nos Ports Nationaux.

### PORTS SUR LA ROUTE DU ST-LAURENT

Montréal et Québec sont les deux Ports les plus importants sur la route du Saint-Laurent. Le premier de ces ports, situé à l'entrée de notre système de Canalisation intérieur, a manutentionné, en ces dernières années, un trafic égal à la capacité de ses facilités terminales.

Toutefois une proportion considérable du commerce Canadien d'exportation a pris la route des Ports Américains, et pour ne mentionner que le grain d'exportation, une moyenne d'au-delà de 100,000,000 de minots de ce produit a été transportée, chaque année, pendant les derniers dix ans, par les chemins de fer Américains, vers les ports des Etats-Unis, pour être expédiés outremer sur des vaisseaux Américains.

Les statistiques démontrent à l'évidence que le trafic originant en Canada, est plus que suffisant pour permettre à ces deux Ports d'opérer à pleine capacité, sans que la prospérité de l'un et l'autre ne soit entravée en aucune manière.

Montréal étant à la tête de la navigation pour les vaisseaux d'un certain tirant d'eau, les propriétaires de ces vaisseaux ont trouvé profit à fréquenter ce Port dans le passé et pendant ces dernières années.

Il ne faut pas oublier, toutefois, que les vaisseaux de plus de 16,000 tonnes ne peuvent remonter le fleuve en amont de Québec.

L'orientation donnée en ces derniers temps à la construction des vaisseaux modernes, indique une tendance à augmenter la longueur et le tirant d'eau de ces navires. L'expérience a démontré qu'il est plus économique d'opérer un navire de fort tonnage, sur une longue route maritime, qu'un nombre de plus petits vaisseaux qui transporterait chacun une proportion de la cargaison et des passagers de ce vaisseau.

Le coût d'opération : (charbon, approvisionnements, gages et vivres des équipages, frais de pilotage, administration, etc.), est un facteur que les experts maritimes ont étudié avec beaucoup de soin, et l'expérience acquise pendant les dix dernières années, à la suite de l'opération des vaisseaux de moindre tonnage bâtis pendant la guerre, a été le point de départ vers un système nouveau de construction maritime.

Il semble que pour un vaisseau moderne transportant à la fois des passagers et des marchandises, opérant sur un long parcours, le tonnage varie entre 18,000 et 25,000 tonnes.

**NOUVELLES FACILITES TERMINALES**  
Le plan proposé par les Commissaires du Port de Québec pourvoit au développement par étapes du littoral situé en face de la ville même, à l'ouest de la propriété du Marché Champlain jusqu'à la Pointe-à-Puizeau (Sillery), sur une étendue d'un mille et trois-quarts.

Le plan général a été divisé en sections qui peuvent être construites indépendamment l'une de l'autre, suivant les besoins du commerce. La première section, pour la construction de laquelle, un subside est demandé, pourvoit aux besoins présents, jugés nécessaires.

Cette section consiste en un quai d'une longueur de 4,300 pieds, commençant à 200 pieds du coin sud du quai du chemin de fer Transcontinental (Car Ferry Wharf), avec, à l'extrémité de ces 4,300 pieds, une jetée à angle droit de 1,800 pieds de long s'étendant en direction du milieu du fleuve St-Laurent.

Le plan pourvoit à la construction de postes d'amarrage pour 4 vaisseaux de grandes dimensions, en eau profonde, (40 pieds à marée basse). Il y aura aussi deux autres postes d'amarrage de 600 pieds de long chacun, aussi en eau profonde, avec, de plus, une place à quai pour les vaisseaux des Grands Lacs transportant du grain.

Les plans pourvoient aussi à la construction des facilités nécessaires, hangars de débarquement, élévateur et galeries à grain, équipement pour la manutention des cargaisons, chemins publics, voies ferrées, service d'aqueduc et d'éclairage, facilités pour le charbonnage et les approvisionnements d'huile combustible.

Le site de ces nouveaux développements a été choisi avec le plus grand soin, après une étude minutieuse de tous les endroits

compris dans le Havre de Québec.

MM. Coode, Fitzmaurice & Wilson, de Londres, Angleterre, Spécialistes en constructions de Ports, qui ont fait en 1914 une étude complète du Havre de Québec, ont aussi choisi ce site comme étant celui qui se prêtait le mieux aux développements futurs du Port de Québec.

Les Compagnies Maritimes, sans exception, ont donné à ce projet leur plus entière adhésion.

Le nouveau Port sera situé sur le parcours de la ligne du chemin de fer Transcontinental opérant entre le Port de Québec et le Marché Champlain. Les Chemins de fer Canadiens Nationaux et le Chemin de fer Canadien du Pacifique ont conclu un arrangement en vertu duquel ce dernier aura un accès facile aux quais projetés.

Tous les lots de grève et terrains requis pour ces nouveaux développements sont la propriété du Gouvernement du Canada et des Chemins de fer Canadiens Nationaux, ce qui est un avantage appréciable.

Le présent projet ne requiert pas de meilleure justification, croyons-nous, que l'approbation de la "Shipping Federation of Canada," qui est une autorité en la matière. Cette approbation est contenue dans la résolution suivante, adoptée le 29 mars 1924 :

"Au Très Honorable William Lyons Mackenzie King, C. M. G., M. A., L. L. D., Premier-Ministre, Secrétaire d'Etat pour les Affaires Etrangères, et Président du Conseil Privé.

"Le Mémoire de la "Shipping Federation of Canada", incorporé par Acte du Parlement de la Puissance du Canada, possédant ou représentant un tonnage global de 977,799 tonnes de vaisseaux océaniques et côtiers opérant sur la route du Saint-Laurent, et un capital investi de plusieurs millions de piastres, dont une partie considérable est la propriété d'actionnaires canadiens.

"Représente :

"(1) — ATTENDU que l'accommodation dans le Port de Québec, pour les vaisseaux d'un fort tonnage est tout à fait insuffisante, et que la profondeur d'eau ne permet pas à ces vaisseaux de remonter le fleuve et de fréquenter les ports en amont de Québec ;

"(2) ATTENDU que tous les postes d'amarrage pour les vaisseaux océaniques, dans le Port de Québec, ont été assignés à diverses Compagnies maritimes pour la présente saison de navigation, et qu'il n'y en a plus de disponibles pour les autres vaisseaux qui auront à faire escale à Québec pour y faire le commerce ;

"(3) ATTENDU qu'une grande Compagnie, propriétaire de vaisseaux à passagers, est actuellement en instances pour obtenir l'accommodation nécessaire pour ses navires dans le Port de Québec, et qu'aucune place n'est disponible ;

"(4) ATTENDU qu'au moins les deux-tiers des passagers et des cargaisons débarqués dans le Port de Québec, sont en destination des autres Provinces du Dominion ;

"(5) ATTENDU que la route du St-Laurent est la principale artère du Commerce de la Puissance, et que la diversion de quelque partie de notre trafic vers les ports de la République voisine, faute de facilités adéquates, est une perte nationale ;

"(6) ATTENDU que le Gouvernement a, dans le passé, dépensé de fortes sommes d'argent pour l'amélioration de nos voies fluviales et des aides à la navigation, et que l'augmentation de notre commerce, qui en a été le résultat, a amplement compensé pour les déboursés faits à cet égard ;

"(7) ATTENDU que les passagers voyagent outre-mer, ou revenant au Canada, et ceux qui viennent pour s'y établir, préfèrent effectuer ces voyages directement, et sans avoir à passer à travers un territoire étranger ;

"(8) ATTENDU que les Commissaires du Port de Québec ont soumis à vos Pétitionnaires un plan général pourvoit aux besoins présents et futurs du Port de Québec, et que ce plan a reçu l'approbation unanime de vos Pétitionnaires ;

"(9) ATTENDU que vos Pétitionnaires, bien qu'hésitant à recommander ce

plan au Gouvernement en ces temps de "dépression financière, sont toutefois fort tenement d'opinion qu'à moins que les routes Canadiennes ne soient développées "jusqu'à la plus extrême limite possible, "il y a danger que le Canada ne perde une "partie de son commerce à l'avantage des "ports de la République voisine, où des "sommes colossales sont dépensées chaque "année pour la construction de "facilités éminentes modernes pour les "vaisseaux océaniques.

"C'est pourquoi vos Pétitionnaires sont "d'opinion qu'une appropriation devrait "être accordée aux Commissaires du Port "de Québec, afin de lui permettre de "commencer cette œuvre nationale, car il "faut se rendre compte que cette affaire "est urgente, lorsque l'on considère qu'il "s'écoulera cinq années avant qu'aucun "deces quais et postes d'amarrage ne "soient prêts à être utilisés pour le trafic "océanique.

"De plus, vos Pétitionnaires ont la plus "grande confiance dans le présent bureau "de Direction de la Commission du Port "de Québec, et sont convaincus que l'argent voté par le Gouvernement sera judicieusement dépensé pour la construction des facilités nécessaires pour les besoins présents et futurs du Port de Québec.

"Le tout très respectueusement soumis, (Signé) William GEAR, Président.

"Thomas ROBB, Secrétaire.

"Montréal, 29 mars 1924."

### LE PORT DE QUÉBEC

Le Port de Québec est l'un des plus grands Ports intérieurs à eau profonde du Monde entier. En raison de ses avantages naturels, il est susceptible de développements faciles pour l'accommodation des vaisseaux d'un fort tonnage. Le Havre de Québec, qui s'étend sur deux rives du fleuve St-Laurent. La profondeur d'eau moyenne, au milieu du chenal, est de 80 à 190 pieds à marée basse.

Il est accessible, de la mer, à tous les étages de la marée, aux plus grands vaisseaux océaniques.

Ses facilités présentes ont été utilisées, dans le passé, principalement pour le débarquement des Immigrants qui viennent en grand nombre, dans une proportion moyenne de 100,000 chaque année.

Le Port a aussi été utilisé comme centre de distribution pour le charbon et pour l'expédition du bois de charpente et du bois de construction, et aussi pour l'exportation du grain.

Il a été récemment pourvu des facilités les plus modernes pour l'exportation des bestiaux. Ces facilités, de l'aveu même des exportateurs, ne sont égales nulle part sur ce Continent. Elles sont aménagées de telle façon que les bestiaux peuvent se reposer et recevoir les soins qu'ils requièrent dans le Hangar même d'où ils sont expédiés outre-mer.

Un entrepôt frigorifique des plus modernes, d'une capacité d'au-delà de 500,000 pieds cubes, et un entrepôt à poisson pouvant recevoir au-delà d'un million de livres de poisson à la fois ont été terminés et sont en opération maintenant.

Cet Entrepôt Frigorifique a été construit dans le but de fournir l'accommodation nécessaire pour l'immense quantité de produits de l'industrie laitière fabriqués dans les districts tributaires de notre Port, s'étendant depuis Québec, jusqu'à et y compris la région du Lac St-Jean, sur la rive nord du fleuve St-Laurent, et jusqu'à Gaspé, sur la rive sud.

Il a été construit, aussi, dans le but de recevoir les produits des pêcheries du fleuve et du Golfe St-Laurent, qui comptent parmi les plus riches pêcheries du Monde. La construction de cet Entrepôt Frigorifique fera disparaître un des principaux obstacles à l'utilisation plus intense de notre Port par les vaisseaux océaniques.

Notre Port étant pourvu des facilités nécessaires pour la manutention des marchandises périssables, du grain, des bestiaux, des marchandises en ballots, et autres marchandises en général, il sera possible aux vaisseaux de charger à Québec des cargaisons combinées et de nature mixte, ce qu'ils ne pouvaient faire dans le passé.

Grâce à la position géographique du Port de Québec, la distance entre ce Port et Liverpool est de 500 milles plus courte

que de New-York à ce dernier Port.

Cet avantage considérable est un facteur dont les propriétaires de vaisseaux de fort tonnage, réalisent maintenant toute l'importance.

Les navires utilisant la route du St-Laurent ne sont que quatre jours en mer, et l'économie de temps réalisée, en comparaison avec les Ports des Etats-Unis situés sur l'Atlantique, est telle que les passagers peuvent débarquer plus tôt et arriver à destination dans l'Ouest du Canada et le Middle-West américain, environ deux jours plus tôt qu'ils ne peuvent le faire en passant par l'autre route.

Ceci s'applique aussi aux malles, aux messageries, et aux marchandises en général.

Les gros vaisseaux "Empress" et autres navires de la Compagnie Canadian Pacific Steamship Ltd., qui, en raison de leur longueur et de leur tonnage, ne peuvent remonter le fleuve en amont de Québec, ont déjà depuis longtemps fait de Québec leur Port terminus.

En louant à la Compagnie Cunard, en 1924, pour quelques années, le poste d'amarrage No 29, les Commissaires du Port de Québec ont disposé du dernier quai en eau profonde et du dernier Hangar de débarquement disponibles, il ne reste maintenant aucun espace libre pour l'accommodation des autres vaisseaux à passagers et cargos à forts tonnages.

Il ne faut pas oublier que le commerce maritime suit les voies de moindre résistance, et que les vaisseaux océaniques ne fréquentent que les Ports où ils peuvent trouver les facilités nécessaires pour les recevoir.

### LE TRANSPORT DU GRAIN CANADIEN

Le "Toronto Globe" a publié, sous ce titre, le 1er novembre, un article dont nous extrayons les passages suivants :

"Montréal est et a toujours été la Me. 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 équivaut 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 Ltée**

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

"tropole commerciale du Canada. Il est raisonnable de croire qu'elle conservera cet avantage. Le creusage du St-Laurent, pour permettre aux vaisseaux océaniques de se rendre jusqu'à Montréal a été une entreprise dont le Canada a bénéficié, car il a rendu possible le transport à meilleur marché, par les vaisseaux océaniques, des marchandises d'importation et d'exportation, depuis et jusqu'au point le plus rapproché de nos grands centres de production et de consommation.

"Toutefois, comme les vaisseaux océaniques dont nous avons besoin pour transporter notre grain ne viennent pas à Montréal en nombre suffisant pour satisfaire aux exigences de ce commerce, il nous faut solutionner ce problème en adoptant la meilleure alternative qu'il soit possible de trouver, quelle qu'elle soit.

"Tant que la production du grain canadien d'exportation ne dépassa pas en volume la quantité requise pour en faire un accessoire désirable du commerce général d'exportation de ce pays, le Port de Montréal, tel que présentement outillé, possédait les facilités nécessaires pour la manutention de ce produit. Mais cet état de choses a changé par suite de la production, ainsi qu'en fait foi le rapport officiel de 1922. Les faits révélés à la suite de la congestion du port de Montréal démontrent clairement que cette grave situation est devenue plus sérieuse en 1924 qu'elle ne l'était pendant les deux saisons précédentes.

"L'augmentation de la production du blé a été tellement considérable que ce produit n'est plus un accessoire de notre trafic général, mais se trouve maintenant le principal article de notre commerce d'exportation. Le grain, qui était autrefois un élément important et désirable du commerce maritime comme cargaison de retour, est devenu le facteur principal d'un trafic d'une seule direction, (one-way traffic), que les vaisseaux océaniques doivent venir chercher expressément dans nos ports, même s'ils n'y apportent aucune cargaison.

"Ce changement dans les conditions d'opération a été ignoré par nos compagnies de transport, et il en est résulté que, même en 1922, le Canada a perdu le revenu provenant de la manutention de la plus grande partie de notre blé, ainsi qu'il est tout contrôle sur la préservation de la qualité de notre principal produit d'exportation.

## IL FAUT ALLER AU-DEVANT DES VAISSEAUX OCEANIQUES

"Les navires océaniques ayant une cargaison d'aller en destination de Montréal trouvent profit à fréquenter ce port lorsqu'ils ont une cargaison de retour assurée, de marchandises générales, y compris le blé d'exportation; mais ils ne peuvent se rendre à Montréal pour y charger uniquement du blé. S'ils y viennent, les taux qu'ils exigent sont onéreux et exorbitants. Si notre blé doit être expédié par les routes canadiennes, il faut le rendre au port qui est commodément accessible aux vaisseaux océaniques de toutes dimensions. Il est nécessaire, pour cela, de révolutionner notre système, mais il n'y a pas d'autre moyen de retenir ce trafic pour le Canada. Autrement, nous perdrons les bénéfices du transport et le contrôle de notre blé, de Fort William en direction de l'est, et ce dernier port deviendra pratiquement le port d'exportation de ce produit. Pendant les 26 jours qui se sont écoulés entre le 17 avril et le 13 mai de cette année, 44 millions de minots de blé ont été expédiés de Fort William et Port Arthur par les vaisseaux des Lacs. De cette quantité, 3 millions de minots ont été dirigés vers Montréal par la route des lacs et des canaux; 15 millions de minots sont allés aux ports de la Baie Georgienne, et 26 millions à Buffalo. Ces expéditions ont été faites bien avant que le Port de Montréal ne fut congestionné. La perte, pour le Canada, a probablement été plus considérable depuis cette époque.

## QUEBEC, LE PORT CANADIEN EN EAU PROFONDE

"Le Port Canadien, du côté de l'Andan-tique (à l'exclusion des Ports de la Baie d'Hudson), le plus rapproché de nos principaux centres de production, et où les plus gros vaisseaux peuvent trouver en tout temps un profond d'eau suffisant, est QUEBEC.

"Ce port est situé sur le St-Laurent,

"mais il est assez rapproché de l'océan pour que les effets de la marée s'y fassent sentir. Si notre grain de l'Ouest était transporté à Québec, soit par bateaux passant par voie des canots, ou par les chemins de fer, le transport rapide de ce produit à travers l'océan ne serait jamais entravé par l'abaissement des eaux du chenal artificiel du St-Laurent, nonobstant la quantité d'eau détournée vers le Mississipi par voie de Chicago.

"Québec étant de 170 milles plus rapproché de l'océan que ne l'est Montréal, se trouve dans une position beaucoup plus avantageuse pour attirer les vaisseaux qui n'ont pas de ligne régulière (tramp steamers), sur lesquels le port de Montréal fonde apparemment ses espérances pour sortir de l'impasse dans laquelle il s'est trouvé, et se trouve peut-être à l'heure actuelle.

"Le fait que les grands paquebots transatlantiques ont depuis des années fait de Québec leur port terminus Canadien démontre les avantages qu'il possède sur Montréal pour le trafic d'exportation."

Depuis la publication de cet article, des statistiques au sujet du mouvement de la récolte de grain Canadien, pendant la dernière saison, ont été publiées par le "Canadian Milling & Grain Journal", de Montréal, dans son numéro du 1er février 1925. Nous les reproduisons textuellement :

## WINNIPEG :

"Vu la détermination des Compagnies Canadiennes de transport maritime de profiter de leur monopole pour exploiter le commerce, la moitié environ de la récolte de blé canadien continue de s'écouler vers les ports de l'Atlantique à travers le territoire des Etats-Unis.

"Les chiffres suivants indiquent le mouvement de la récolte de cette année :

	Période de trois mois finissant le 30 novembre (boisseaux)	Novembre (boisseaux)
"Blé :		
"Total des exportations . . . . .	26,982,261	59,722,363
"Par les ports des Etats-Unis . . . . .	13,763,235	27,010,690
"Farine :		
"Total des exportations . . . . .	905,336	3,643,460
"Par les ports des Etats-Unis . . . . .	342,449	1,651,830
"Orge :		
"Total des exportations . . . . .	6,482,614	11,779,429
"Par les Ports des Etats-Unis . . . . .	4,741,652	8,230,724
"Avoine :		
"Total des exportations . . . . .	2,381,850	8,834,316
"Par les ports des Etats-Unis . . . . .	1,230,607	2,909,639

"La perte de revenus subie par le commerce canadien est colossale. Le coût de transport d'un boisseau de blé canadien, de Fort William à Liverpool est de 20 centins. Ainsi, le Canada a perdu \$5,400,000, en frais de transport pendant une courte période d'exportation de trois mois. Ces chiffres ne se rapportent qu'aux expéditions du blé, et ne comprennent pas la farine de blé, l'avoine et l'orge. Ces pertes ont été subies dans une année où la récolte du blé en Canada a été inférieure à 300,000,000 minots. Les chiffres pour l'année 1923 indiquent une augmentation de 100 pour cent. Les exportations en 1923, pendant la même période de trois mois, ont été de 57,846,369 boisseaux, ce qui représente une perte de revenus de \$11,569,273, à raison de 20 centins le boisseau."

"Les chiffres qui précèdent indiquent une situation désastreuse et très préjudiciable à notre prospérité nationale. Tous les citoyens du Canada sont directement intéressés à ce qu'il y soit apporté un remède au plus tôt. Les ports Canadiens, il ne faut pas l'oublier, ont un droit incontestable à la manutention de l'immense trafic originant en Canada, de préférence et à l'exclusion des ports étrangers.

"A cette fin, il est devenu nécessaire de remanier nos taux de transport et d'équiper convenablement nos ports nationaux, afin de les mettre en état de satisfaire aux exigences du commerce de notre pays.

## REMANIEMENT DES TAUX DE TRANSPORT

"Des différentes parties du Canada nous arrivent tous les jours par voie des journaux, des protestations au sujet des taux élevés de transport, et le temps est arrivé où il faut de toute nécessité reviser ces taux d'une manière plus équitable, afin de rendre justice aux différents districts intéressés.

"Le Port de Québec, vu sa situation géographique, souffre autant, sinon plus, sous ce rapport que n'importe quelle autre ville du Canada possédant un Port.

"Les Compagnies des Chemins de fer exigent un taux plus élevé pour transporter à Québec les marchandises venant de la

Province de l'Ontario et des Provinces de l'Ouest, que pour transporter ces mêmes marchandises à Montréal, alléguant qu'elles doivent recevoir une compensation additionnelle en raison de la plus grande distance parcourue. Toutefois, les Compagnies Maritimes chargent, sur les marchandises expédiées de Québec le même taux que sur les marchandises expédiées de Montréal, nonobstant le fait que les vaisseaux de ces Compagnies doivent parcourir une distance additionnelle de 170 milles à l'aller et au retour, d'où il résulte que le Port de Québec se trouve placé dans une position défavorable et injuste en considérant le "through rate", c'est-à-dire les taux combinés de chemins de fer et de transport maritime, bien que le "milage" total soit le même. Il est évident que cette situation intolérable doit être remédiée.

"Par la construction du Chemin de fer Transcontinental National, Québec se trouve plus rapproché de Winnipeg que ne l'est Montréal. Ce chemin de fer a été bâti en vue de relier les provinces de l'Ouest aux provinces de l'est, et d'ouvrir une nouvelle route pour l'écoulement des marchandises produites par les provinces de l'Ouest, se dirigeant vers l'Europe, avec Québec comme son terminus de l'Est.

"Ce chemin de fer bien que complété depuis plusieurs années, a été très peu utilisé. Un jour viendra, nous l'espérons, où cette route, bâtie aux prix des plus grands sacrifices, sera utilisée pour rencontrer les besoins du commerce toujours grandissant.

"Québec étant le terminus d'été des principales lignes de chemins de fer traversant notre pays, et possédant l'un des plus vastes ports naturels de l'Amérique, la propriété des contribuables du Canada, est tout désigné pour accommoder une quantité plus grande de navires d'un fort tonnage fréquentant la voie du St-Laurent.

"La prospérité du Port de Québec a été retardée, pendant bien des années, par le manque de facilités suffisantes, et par les taux prohibitifs chargés par les compagnies de transport.

"Le gouvernement par les nouveaux développements proposés à l'Anse Wolfe, remédiera à l'une de ces difficultés.

"La question du rajustement des taux de chemins de fer sur les marchandises d'exportation, annoncé par le Gouvernement, rendra justice, nous l'espérons au port de Québec.

"Par ce fait, le gouvernement contribuera à mettre le port de Québec en état d'obtenir sa juste part du trafic maritime, étant placé sur un pied d'égalité avec les autres ports Canadiens.

"Il ne faut pas oublier que Québec et Montréal sont nécessairement ensemble toutes les parties de notre transport des produits canadiens vers le Canada et gouverner dans l'intérêt de toutes les provinces. Il est aussi

"employé jusqu'à la fin de l'exercice financier, c'est-à-dire jusqu'au 31 mars prochain; malheureusement ces travaux ne sont pas encore assez avancés pour mettre à pied d'œuvre, chaque matin, des équipes d'hommes aussi nombreuses, et d'autre part les carrières ayant été fermées pour l'hiver, les Commissaires ont dû suspendre temporairement, le service d'une couple de cents ouvriers, en attendant qu'il soit judicieux de les remettre au travail. Aplanir le terrain, préparer les approches, est ce mois-ci un travail de préparation qui ne justifiait pas autant de travailleurs qu'il en faudrait quand les ingénieurs auront fait leur plans définitifs. Au fur et à mesure que les inspecteurs des travaux en aviseront ainsi les Commissaires, les hommes dont le travail a été suspendu seront ré-installés dans leur emploi, graduellement selon leurs classes et leur capacités, en tenant compte aussi des chefs de familles les plus nombreuses. Les Commissaires du Havre maintiendront au travail tout l'hiver et jusqu'à la fin du présent exercice, autant d'hommes qu'il en faudra pour exécuter les travaux et faire le service d'entretien nécessaire à l'Anse au-Foulon et au Bassin Louise, et se feront toujours un devoir d'alléger dans la mesure du possible les anxiétés du chômage.

"Durant cette première quinzaine de Novembre, Messieurs les Commissaires, ainsi que tout le personnel, ont été fort occupés par les arrivages de l'Ouest Canadien, des bestiaux et des grains en destination de l'Europe. Cette semaine nous avons embarqué à Québec ONZE CENTES animaux destinés à l'Angleterre, c'est la plus grosse exportation de ce genre que nous ayons jamais eue à Québec. Quant aux grains de l'Ouest, ils ne cessent cette semaine d'arriver en telles quantités que nos éleveurs ne suffisent plus; nos Commissaires ont dû refuser plusieurs demandes ou remettre à plus tard l'embarquement, avec cette appréhension qu'il en viendra encore en trop grande abondance pendant les derniers jours de la navigation.

"Nous fournirons d'autres détails dans nos prochains articles.

"Février, 1925.

## LES COMMISSAIRES DU PORT DE QUEBEC

"Dans notre dernier article nous écrivions que la plupart des ouvriers employés en octobre aux travaux de l'Anse au-Foulon auraient probablement été

# LE GOUVERNEMENT DU CANADA

"Les événements politiques provoquent de nombreux commentaires et de graves réflexions à travers la presse du pays. Au-dessus des intérêts stricts de partis ou de groupes, planent des considérations générales qui s'inspirent des intérêts supérieurs de la nation.

"Dans cet ordre nous devons signaler les articles du sénateur L.-O. David publiés dans la Patrie, et le premier-Mont-réal du Devoir, de samedi dernier, signé par M. Henri Bourassa. Quoiqu'il y ait des nuances dans les opinions émises par ces deux journalistes, on y trouve chez l'un et l'autre le sonet des intérêts canadiens dans leur sens le plus large.

"L'attitude du gouvernement King, qui convoque les Chambres afin de connaître le sentiment véritable des représentants de la volonté populaire, est généralement approuvée.

"Il est conforme à notre constitution et aux principes du gouvernement responsable de consulter la Chambre afin de connaître et de respecter la volonté du peuple exprimée aux dernières élections générales.

"Le gouvernement libéral ne cherche nullement à "se cramponner" au pouvoir. Il se doit de rester à son poste jusqu'à ce que la Chambre ait clairement exprimé sa volonté.

"Le gouvernement désertait son devoir et ferait ses responsabilités en abandonnant l'administration des affaires publiques à un parti qui ne dispose pas d'une majorité; la Chambre des députés.

"Or, il est évident que le parti conservateur, dirigé par M. Meighen, ne serait pas appuyé par une majorité.

"Le gouvernement King a plus raison de croire qu'il sera maintenu à la direction du pays. S'il en devait être autrement, de nouvelles élections générales seraient nécessaires.

"La phase politique que nous traversons démontre que le Canada est de plus en plus difficile à gouverner.

"Il n'y a qu'un moyen d'aplanir les difficultés actuelles et nouvelles qui se dressent sur notre chemin, c'est de donner à notre Confédération un esprit national vivifiant, parce que réel et actif, c'est d'établir comme principe fondamental de notre politique l'accord des intérêts divers des neuf provinces du Dominion.

"Au point de vue économique comme le point de vue national, il faut élargir sa vision, embrasser dans une vue d'ensemble toutes les parties de notre vaste Canada et gouverner dans l'intérêt de toutes les provinces. Il est aussi

"Le fait que les grands paquebots transatlantiques ont depuis des années fait de Québec leur port terminus Canadien démontre les avantages qu'il possède sur Montréal pour le trafic d'exportation."

Depuis la publication de cet article, des statistiques au sujet du mouvement de la récolte de grain Canadien, pendant la dernière saison, ont été publiées par le "Canadian Milling & Grain Journal", de Montréal, dans son numéro du 1er février 1925. Nous les reproduisons textuellement :

"Vu la détermination des Compagnies Canadiennes de transport maritime de profiter de leur monopole pour exploiter le commerce, la moitié environ de la récolte de blé canadien continue de s'écouler vers les ports de l'Atlantique à travers le territoire des Etats-Unis.

# LA FIN DE L'EXODE

"Suivant des statistiques fournies par les autorités américaines, sur le mouvement migratoire vers les Etats-Unis, il est clairement indiqué que l'exode baisse sensiblement.

"Ces statistiques ne comprennent que le premier trimestre de l'année, et nous avons tout lieu de croire que la baisse s'accroîtra avec la progression fiscale.

"Nous devons nous réjouir de voir notre situation s'améliorer sous ce rapport, et nous avons droit d'espérer qu'avec un rajustement économique qui se fait de plus en plus, nous en arriverons à voir l'exode complètement arrêté.

"Mais, la grande majorité de ceux qui traversent aux Etats-Unis, ne sont pas d'origine canadienne, comme d'aucuns seraient portés à le croire; ils sont surtout d'extraction étrangère.

"Ils ne font ici, que juste le séjour nécessaire pour obtenir leur naturalisation mauvais de prêcher l'alliance de l'Ontario et de Québec contre l'ouest que de prôner le soulèvement de l'ouest contre l'est.

"L'union des meilleurs esprits, des hommes modérés et sincères, de l'ouest et de l'est, peut et doit se faire. Mais elle ne se fera que dans le sacrifice de certains égoïsmes funestes et pernicieux, au profit d'un sentiment canadien, large et vrai qui, malheureusement, nous a fait défaut jusqu'ici.

"N'est-il pas vrai que dans le domaine fédéral les intérêts de groupes et de classes ont trop souvent dominé l'intérêt général de la masse de la nation; de même que dans certaines provinces on a gravement péché contre l'esprit de la constitution et contre la fraternité nationale en traitant la minorité sans justice et sans générosité? Il faut éviter de telles erreurs qui blessent mortellement notre vie nationale.

"Notre politique intérieure aussi bien que notre politique extérieure doivent reposer sur un canadianisme sincère, vigoureux et éclairvoyant.

"Autrement le gouvernement du Canada de difficile qu'il est aujourd'hui deviendra impossible demain et l'édifice de la Confédération s'écroulera.

"Notre politique intérieure aussi bien que notre politique extérieure doivent reposer sur un canadianisme sincère, vigoureux et éclairvoyant.

"Autrement le gouvernement du Canada de difficile qu'il est aujourd'hui deviendra impossible demain et l'édifice de la Confédération s'écroulera.

"Notre politique intérieure aussi bien que notre politique extérieure doivent reposer sur un canadianisme sincère, vigoureux et éclairvoyant.

"Autrement le gouvernement du Canada de difficile qu'il est aujourd'hui deviendra impossible demain et l'édifice de la Confédération s'écroulera.

"Notre politique intérieure aussi bien que notre politique extérieure doivent reposer sur un canadianisme sincère, vigoureux et éclairvoyant.

canadienne, et passent ensuite aux Etats-Unis comme citoyens canadiens, alors que véritablement ils n'en sont pas.

"Les Canadiens nés au Canada, ne se dirigent pas vers les Etats-Unis, car ils savent que les conditions industrielles et commerciales sont tout aussi bonnes, sinon meilleures dans leur pays que dans la république voisine.

"Le Canada est l'un des pays participants à la guerre qui s'est relevé le plus vite de la crise et qui s'achemine aujourd'hui rapidement vers la stabilité économique.

"Les Canadiens d'origine le comprennent et le savent; c'est pourquoi ils ne quittent pas le pays mais y demeurent.

"Au cours de la dernière campagne électorale, on a fait beaucoup de bruit autour de ce prétendu formidable exode, mais on voit bien, à la lumière des faits, que ce n'était là qu'une tactique politique de la part des conservateurs.

"Sous le régime libéral, nous avons vu cet exode diminuer graduellement, pour s'arrêter définitivement. Ceux qui traversent aujourd'hui la frontière, sont des étrangers qui ont obtenu leur naturalisation, et qui contournent ainsi les rigueurs de la loi américaine.

"Les statistiques qui viennent d'être fournies par les autorités de l'immigration américaine le prouvent amplement.

(Le Canada)

# REPARTITION DES VOTES DANS QUEBEC

"Le total des votes enregistrés le 29 octobre dernier, est, en chiffres ronds, de 470,000, dont 275,000 sont attribués aux libéraux, 190,000 aux conservateurs et 5,000 aux indépendants. Les libéraux ont donc obtenu dans notre province au-delà de TRENTE POUR CENT plus de votes que les conservateurs, — soit près d'un tiers. Quand on connaît la fidélité de notre peuple à ses principes, et à ses traditions politiques, l'on se demande quels espoirs peuvent bien conserver les bleus d'être capables de se reprendre aux prochaines élections provinciales, quand ils sont privés de toute espèce de direction, dépourvus de chefs, n'ayant aucune orientation, ni aucun programme, et se contentant, pour les guider, de sergents-de-bataille de cinquième ordre !!!

Bolivar GOSSELIN

15¢ LE PAQUET — aussi en Boîtes métalliques HERMETIQUEMENT FERMÉES d'une 1/2 lb.

Le Tabac de Qualité  
**OLD CHUM**

ABONNEZ-VOUS AU

**"CRI DE QUEBEC"**

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.....

Bolivar Gosselin

Chronique littéraire

CHANTE, ROSSIGNOL, CHANTE...

Deux mots résumant cette oeuvre : grâce et délicatesse. Le bon goût en a dicté les vers exquis. Quelque chose de léger, de joli, de subtil se dégage de chacune de ces pages...

J'ai bien connu Lionel Léveillé. Il fut mon camarade, et si nous ne fûmes pas de grands amis, c'est que les circonstances ne nous donnèrent pas le temps de nous mieux connaître.

Son dernier recueil, CHANTE ROSSIGNOL, CHANTE... ne contient pas la grande inspiration. Le souffle en est bref et ardent plus que lyrique et passionné.

Que l'enfant soit bercé longtemps, [avant de naître, Dans l'amour confiant et chaste des [époux, Que la mère, prêtresse au mystère de [l'être Drape d'un long respect l'autel de [ses genoux, Que l'enfant soit bercé longtemps, [avant de naître, (Souverain)

A part le troisième vers, qui est la pour la rime, cette strophe n'est pas mal tournée. On en trouvera de semblables et même de meilleures presque à chaque page.

Qui buvaient l'apre flot des jours [comme du vin, dont la voix troublait l'air, [arabe, [impétueuse, Comme le choc confus des eaux tu- [multueuses, Dans une fosse humide étendus sur [le dos, Le front glacé, la chair inerte, les [yeux clos, De l'outrageant oublié, sans rien qui [les console, Sans désir, sans regret, sans rêve, [sans parole...

Il faut louer Lionel Léveillé de cet effort. Toute oeuvre poétique est un hommage à l'art. Elle est méritoire.

Ce n'est pas à dire que ces essais peuvent durer plus qu'une génération. La poésie est devenue plus difficile que jamais. Quelqu'un écrivait, il y a peu de temps, un livre intitulé : "La grande misère de la poésie française."

se flatter les rênes, et va où la rime le pousse. Notre prose s'enrichit de tous les trésors de l'expression, elle poursuit le vers dans toutes ses hauteurs, et ne laisse entre elle et lui que la rime. Etant commune à tous les hommes, elle a plus de juges que la versification, et sa difficulté se cache sous une extrême facilité.

Or, pas un seul de nos poètes, jusqu'à date, n'a réussi à habiller une idée de cette manière-là. Qui sait si une race n'a pas besoin de plusieurs siècles de civilisation pour en arriver à ce degré de perfection.

Même les nations millénaires éprouvent aujourd'hui toutes les douleurs de l'enfance pour donner une pièce de vers qui dépasse les limites d'une ville ou d'une salle de rédaction. La prose, de nos jours, est triomphante. Elle s'est emparée de la poésie elle-même, et elle la dépasse.

EN MARGE DE NOTRE HISTOIRE

Suite de la première page. Le 24 juin 1889 (j'avais alors douze ans) l'on fêta sur les bords de la Rivière Lairet le cinquantenaire de la fondation de la Société Saint-Jean-Baptiste.

Mais quel était ce rapport Durham? A Winnipeg en 1906, un jésuite irlandais, le Révérend Père D... m'en fit connaître une version que je crois être la seconde, et qui contient à notre adresse des "gentilles" comme celles-ci : "ils (les canadiens français) possèdent le génie naïf des paysans bretons dont ils descendent."

L'an dernier, en lisant une étude très approfondie sur le poète Alfred de Vigny, étude très fouillée d'ailleurs, mais où je ne m'attendais guère à entendre parler de nous, je trouvais avec surprise qu'à la fin de l'été 1839 Alfred de Vigny était allé à Londres rencontrer son ami Alfred D'Orsay chez Lady Blessington, la grande dame anglaise, maîtresse de D'Orsay, lui présenta un soir Lord Durham qui arrivait justement du Canada.

De Vigny, comme on sait, connaissait à fond l'anglais. Lord Durham put donc causer longtemps avec lui et lui parler avec précision des canadiens-français et de la destinée qui leur était réservée. Il lui fit le récit de notre ré-

se flatter les rênes, et va où la rime le pousse. Notre prose s'enrichit de tous les trésors de l'expression, elle poursuit le vers dans toutes ses hauteurs, et ne laisse entre elle et lui que la rime. Etant commune à tous les hommes, elle a plus de juges que la versification, et sa difficulté se cache sous une extrême facilité. Le versificateur enfle sa voix, s'arme de la rime et de la mesure, et tire une pensée commune d'un sentier vulgaire; mais aussi, que de faiblesse ne cache pas l'art des vers! La prose accuse le nu de la pensée, il n'est pas permis d'être faible avec elle.

bellion, de sa répression par les armes, de l'exil d'un certain nombre de rebelles, puis il ajouta avec conviction que l'absorption de notre race, attachée au sol mais ignorante, était certaine, absolument certaine, et prévu comme devant être complète à la fin du siècle!!!

De Vigny avait enregistré cette conversation dans les notes de son "journal d'un poète" ou son biographe a pu la retrouver.

Revenons au rapport Durham. Il contient donc à notre endroit la base officielle, le texte connu, sur lequel se sont depuis quatre-vingts ans, appuyés tous les préjugés ontariens, toutes les préventions de caste, de race et de langue; enfin tous les parti-pris de dénigrement faits par leurs classes ignorantes: —

Nous n'avons pas d'aptitudes aux affaires; Durham l'a dit officiellement; Nous parlons un "patois" campagnard ("dialect"); Durham l'a dit officiellement; Nous n'avons pas d'aptitudes aux affaires; Durham l'a dit officiellement; Nous n'avons pas d'aptitudes aux affaires; Durham l'a dit officiellement;

Nous ne participons pas à la "vie" nationale des véritables canadiens (sic); Notre rôle et notre influence ne devraient pas dépasser celui des porteurs d'eau; Durham a dit tout cela officiellement; c'est écrit dans l'histoire au même endroit où est inscrit la certitude de la disparition prochaine des derniers vestiges de la langue française au Canada!!!

Je n'exagère rien. Je sais que la province d'Ontario a périodiquement produit quelques nobles âmes s'efforçant d'établir le contact amical entre les deux provinces, en affirmant même que les deux races, très différentes, étaient égales en valeur. Jamais la masse ontarienne n'admettra cela!

Au front en 1917, je fus le premier à verser dans un bataillon entièrement composé d'ontariens, fils de cultivateurs pour la plupart. Il s'y trouvait de fameux types dans ce bataillon, aussi courageux, aussi francs que des hommes peuvent être! Mais même les meilleurs parmi ces jeunes gens incultes ou à demi-instruits, qui ne voulaient pour aucune considération que notre population déborde au-delà des limites de notre province, ils avaient tous des idées très erronées sur notre "patois" d'abord; sur notre formation intellectuelle et morale; sur l'influence locale de notre clergé; sur notre instruction pratique; sur notre éducation de famille; sur nos aptitudes aux sciences, au commerce, à la politique, etc., etc.; ces fils de la ferme pour la plupart savaient cependant que notre race était féconde et saine, mais ne la croyaient pas vigoureuse INTELLECTUELLEMENT OU PHYSIQUEMENT.

se flatter les rênes, et va où la rime le pousse. Notre prose s'enrichit de tous les trésors de l'expression, elle poursuit le vers dans toutes ses hauteurs, et ne laisse entre elle et lui que la rime. Etant commune à tous les hommes, elle a plus de juges que la versification, et sa difficulté se cache sous une extrême facilité. Le versificateur enfle sa voix, s'arme de la rime et de la mesure, et tire une pensée commune d'un sentier vulgaire; mais aussi, que de faiblesse ne cache pas l'art des vers! La prose accuse le nu de la pensée, il n'est pas permis d'être faible avec elle.

Ainsi donc pour conclure, comme nous avons commencé, nous ne croyons pas que le fossé existant aujourd'hui entre les deux provinces soit jamais tout à fait comblé. Malgré les efforts d'une double élite, depuis un siècle, l'antagonisme des races a marqué, comme le thermomètre, la répercussion des crises que nous avons traversées: Tel s'élève et s'abaisse au gré de [l'atmosphère

Au fait, cet antagonisme n'a jamais cessé d'exister. Pourquoi? Pourquoi? C'est bien simple. Il s'agit ici d'une conception différente des obligations que comportent nos divers "contrats de mariage" (sic) depuis le traité de Paris! A l'origine, nous avons été "cédés"

LES DERNIERES ANNEES DE L'UNION

LA NECESSITE D'ETUDIER NOTRE HISTOIRE

La situation difficile, pour ne pas dire dangereuse que traverse en ce moment notre pays, la crise de sectionnalisme qui menace de saper les bases de notre unité nationale, nous ont fait jeter un coup d'oeil en arrière sur l'édifice qu'avaient il y a soixante ans construit les Pères de la Nation.

Cet édifice avait-il toujours servi à l'usage qu'on lui destinait? Evidemment non, puisqu'à deux reprises nos soldats qui devaient défendre nos frontières avaient dû traverser les mers, la seconde fois versant en si grande abondance le sang, que cette perte ruina la vitalité de notre pays, et menaçait son existence même.

Ces recherches que nous faisons sur l'établissement de la Confédération Canadienne nous ont fait mettre la main sur une série d'articles parue en 1906, lors de la demande de rajustement du subsidé fédéral faite par l'honorable M. Lomax Gouin. L'auteur de ces articles éloquentes, qui créèrent une certaine sensation dans le temps, et qui aidèrent le premier ministre de la province de Québec dans ses revendications auprès du Cabinet fédéral de Sir Wilfrid Laurier, était un jeune médecin de Québec du plus grand talent, aussi modeste qu'érudit, à qui tous les honneurs et les plus hautes fonctions devaient échoir un jour, notre ami Monsieur Alphonse Lessard, maintenant Chef des Départements de l'Hygiène et de l'Assistance Publique, ex-président de l'Institut Canadien, Officier de l'Instruction Publique de France, etc.

En relisant ce beau travail, si substantiel, nous n'avons pu résister au plaisir de reproduire ici les pages magistrales qui servaient d'introduction et d'exposition du sujet.

Nos lecteurs trouveront dans ce récit des dernières années de l'Union, une situation politique qui offre quelques analogies avec celle que nous présente l'ambrogio actuel, en faisant cette réserve toutefois, que notre pays n'avait pas encore à cette époque, pris son essor industriel, tandis qu'en 1925, après une période de grande prospérité économique, il vient de subir une violente régression

certains conditions; ils ont écrit "conquis, conquise"; privilèges de l'Acte de 1774: "conquis, race conquise"; déclarations de 1791: "conquis, même, race conquise"; Acte de 1840: "race conquise encore"; Conquête: "race conquise, toujours conquise"!

chaque élection ou à chaque crise nous avons traversée depuis cinquante ans, et surtout depuis la mort de John, chaque fois que nous avons voulu faire valoir nos plus légitimes revendications, la Province d'Ontario s'est roulée en boule comme porc-épic et nous a lancé ses poils au visage!!! Ni notre respect du Pacte Fédéral, ni l'éminence de nos hommes d'Etat, ni notre bienveillance à l'égard de la minorité anglaise, n'ont pu désarmer le peuple d'Ontario! Certaines personnalités de l'élite nous ont parfois tendu la main, mais le peuple influencé par des meneurs A VOTE CONTRE NOUS A CHAQUE FOIS SANS AUTRES RAISONS QUE CELLES DE LORD DURHAM!

Mais dira-t-on, Québec aussi a fait bloc solide! Concedo! Mais nous avons longtemps à l'avance indiqué pourquoi, et loin d'ostraciser Ontario, nous aurions été heureux d'avoir avec nous l'électorat de la province voisine, comme associés, purement et simplement: pas de guerres en dehors de nos frontières, donc pas de Meighen; respect absolu de l'esprit et de la lettre de la constitution à ce sujet. Quant au reste, une protection modérée, raisonnable, intelligente, comportant une aide à toutes les classes et à toutes les parties du pays, politique tarifaire sur laquelle on pouvait discuter et s'entendre car les besoins des deux provinces sont presque identiques!

Mais non! Les masses électorales d'Ontario n'accepteront jamais une politique telle ou suggérée par nous, fut-elle la meilleure au monde! C'est la question d'amour propre collectif d'un peuple dominateur qui ne veut pas recevoir les suggestions faites par la race inférieure et... CONQUISE! Bolivar GOSSELIN

à cause des extravagances financières provoquées par notre participation à la guerre mondiale.

Ces quelques pages que nous publions aujourd'hui nous font regretter que Monsieur le docteur Lessard soit demeuré "l'homme d'un seul livre", et n'ait pas sur des sujets d'une telle importance, écrit plus souvent: nos lecteurs seront de notre avis.

J.-Ch. H. LES VOIES QUI ONT CONDUIT A LA CONFEDERATION

L'existence du pays français au milieu des colonies anglaises de l'Amérique du Nord constitua toujours pour les hommes d'état britanniques, un problème qu'ils s'appliquèrent d'une manière continue, à résoudre à leur avantage. L'histoire des peuples conquis ou cédés les persuada tout d'abord, que le règne de la force et de l'oppression aurait facilement raison de cette poignée de colons français sans richesse et sans instruction, bons tout au plus, comme le dit plus tard Lord Durham, à être les serviteurs manuels des maîtres de la colonie, et n'ayant comme moyen de résistance qu'un profond attachement à leur langue, à leur religion et à leur sol.

Cela aboutit aux événements de 1837 et de 1838. Le mouvement insurrectionnel mal organisé et ne couvrant qu'une petite portion de la province, devait tout naturellement être écrasé. L'échafaud et l'exil achevèrent ce que les bayonnettes et les torches incendiaires avaient laissé de côté. Lord Durham, délégué par le gouvernement impérial après cette période d'agitation, pour se rendre compte de l'état du pays et voir aux moyens d'y ramener l'ordre en même temps que d'y assurer la suprématie de sa race, rédigea ce fameux rapport dont les conclusions ont toujours servi, il ne faut pas en douter, de programme à ceux qui depuis cette époque, ont mis de côté les moyens violents pour prendre les voies plus astucieuses de la politique et de la diplomatie, mais dont le but a toujours été le même: unification des races qui peuplent le Canada, et absorption de la nôtre dans le grand tout anglo-saxon.

Le germe du système politique qui nous régit actuellement se trouve donc dans ce document historique, mais bien avant Lord Durham, en 1800 et en 1814, la même idée d'une confédération des provinces avait été émise, la première fois par l'hon. M. Uniacke de la Nouvelle-Ecosse, et ensuite par le juge en chef Sewell de Québec, qui passe pour avoir été dans le temps, un de nos plus ardents ennemis.

Bref, l'union fut faite, et ce système fonctionna tant bien que mal pendant le quart de siècle que lui avait assigné Lord Durham, pour durée. Accepté à contre-cœur et même avec protestations par le peuple du Bas-Canada, ce ne fut que grâce aux efforts et à la sagesse de Lafontaine, de Morin et de leurs partisans que notre nationalité dut de n'y pas sombrer. Au contraire, et malgré tout, nous vivions, nous préinions même de la vigueur. L'oligarchie s'était écroulée sous les coups des chefs libéraux, le "family compact" avait été terrassé, Sydenham en était mort et Metcalfe lassé et vaincu, avait quitté le pays pour s'en aller finir ses jours au milieu des siens.

Aussi, après l'adoption du "Bill d'indemnité", la plus grande victoire que nous remportâmes de toute cette époque et après les émeutes de Montréal, en avril 1849, les tories déçus formèrent une association qui prit le nom de "British League of North America", et demandèrent à grands cris l'union de toutes les provinces de l'Amérique anglaise. La prédiction de Lord Durham ne s'accomplissait pas assez vite.

Leur voix ne fut pas entendue, mais de là date la naissance de ce mouvement en faveur d'une confédération, mouvement à peine perceptible au début, qui semble mourir, qui renaît, que certains hommes politiques actionnent, que d'autres relient et qui enfin, grâce aux discordes qui signalèrent les dernières années de l'Union, entraîna la grande majorité du

peuple canadien et reçut sa consécration le 1er juillet 1867. C'est monsieur Boulton de Norfolk, qui à la session de 1850, proposa l'union fédérale. C'est monsieur Merritt de Lincoln qui, l'année suivante, amena la même question devant le parlement, et ne recueillit que six adhésions. A la même session de 1851, le principe de la double majorité est mis en honneur pour la première fois et Baldwin n'ayant recueilli les voix que de quelques-uns de ses partisans du Haut-Canada dans une question intéressant cette partie du pays, et bien qu'il eût la majorité dans toute la chambre, abandonne le poste de premier ministre. C'est là le commencement du trouble et du désaccord qui conduira à la rupture de l'union et à la formation de la confédération. Désormais, l'agitation des masses et l'instabilité ministérielle sapent l'existence d'une association que le Haut-Canada avait acceptée comme affaire de spéculation, pour faire payer sa dette, et que le Bas-Canada avait été forcé de subir, à la manière de tous les vaincus. Georges Brown fait entendre dans sa province, ces premiers appels au fanatisme qui l'ont rendu si fameux, et réclame hautement la représentation basée sur la population. Le "Globe" répand à jets continus, les ardent tirades de son inspirateur et se crée cette mauvaise réputation dont se servirent si longtemps, au milieu des nôtres et avec quel succès! les adversaires du parti libéral. Le Bas-Canada résiste et tenace, appuyé sur la clause de l'Acte d'Union qui met les deux provinces sur le même pied au point de vue du nombre des représentants, se refuse à tout changement qui ne se ferait qu'à son détriment.

Deuxième temps, à la session de 1858, le deuxième ministre Cartier-MacDonald annonce lors de sa formation, que "l'opportunité d'une union fédérale des provinces anglaises va être sérieusement examinée, et qu'il fera à ce sujet, des ouvertures au gouvernement impérial et aux Provinces Maritimes". Des résolutions favorables à une confédération sont proposées par monsieur Galt, mais abandonnées comme prématurées. Après la session, MM. Cartier, Galt et Rose se rendent en Angleterre pour entamer des négociations avec "Downing Street". Les Provinces Maritimes consultées montrent peu d'empressement, demandant du délai et finalement, la question traînant en longueur, est abandonnée.

L'idée faisait tout ce même son chemin. La presse s'en était emparée. M. Etienne Parent dans le "Canadien", s'était monté favorablement. M. TACHE dans le "Courrier du Canada". D'un autre côté, "la Minerve" combattait dans un sens contraire, et l'ardent publiciste qu'était Joseph Cauchon prenait dans "le Journal de Québec", nettement attitude contre le projet, attitude qu'il devait démentir quelques années plus tard dans une brochure restée célèbre, et où il s'efforça de faire entrer ses compatriotes dans le mouvement fédératif.

Le Bas-Canada voyait avec hésitation et crainte arriver le moment où cette grande question serait posée. Lui qui n'avait accepté l'Union qu'à contre-cœur et qui ne faisait rien moins que bon ménage avec la province soeur, se demandait ce qu'il adviendrait de lui lorsque dans le pays, au lieu d'être au point de vue de la population et de l'influence, comme un est à un, il ne formerait plus que le tiers ou le quart du grand tout canadien. De son côté, l'attitude de Brown qui disait dans le "Globe" en 1859, que la constitution de 1840 n'avait pas atteint son but qui était l'anéantissement des Canadiens d'origine française, et qu'elle n'avait servi qu'à rehausser l'influence de ceux-ci, n'était pas pour engager fortement nos pères à se ancer dans un inconnu qu'ils pouvaient redouter gros d'orages.

(A suivre) ALPHONSE LESSARD. "Toutes les anciennes armatures sociales ayant été ébranlées par la guerre universelle, les peuples cherchent à tâtons des institutions nouvelles. S'ils reviennent invariablement aux anciennes c'est probablement parce qu'il n'en existe pas d'autres." Pensées recueillies par Bolivar GOSSELIN.

RAOUL CHÈNEVERT Architecte de Tanguay & Chênevert 20 1/2, Rue d'Aiguillon, QUEBEC. Téléphone: 2-1466