

"Fais-leur des promesses, encore des promesses, toujours des promesses!" a dit "Bluffing" Bennett à "Camilrita" Houde. "C'est ce qui m'a réussi en 1930, et c'est ce qui te réussira en 1931, à moins que les électeurs ne s'aperçoivent... de quelque chose! C'est alors que tu s'rais foutu, mon vieux!"

M. BENNETT ET LE CHOMAGE

"Le parti conservateur trouvera du travail pour tous ceux qui voudront travailler, ou il succombera à la tâche"

"M. King promet d'étudier la question du chômage; je promets de mettre fin au chômage: que préférez-vous?"

"Vous demandez du travail, non des conférences: vous aurez du travail..."

"Si je manque à mes promesses, que les députés conservateurs du Québec et mes autres partisans me renversent du pouvoir. Je ne veux pas des honneurs et du pouvoir au prix de promesses violées."

M. Bennett à Regina, le 10 juin 1930:

Le gouvernement actuel n'a pas pensé au lendemain: il n'a pensé qu'au présent, avec ce résultat que maintenant nous avons le chômage, des gens battant le pavé, des hommes et des femmes souffrant de la faim, et tout cela en ce beau et riche pays. (Compte-rendu du Regina Leader-Post.)

M. Bennett à Calgary, le 12 juin 1930:

Le Canada est un pays neuf, et il n'y a pas de raisons pour que le chômage y règne, si le gouvernement fait son devoir. (Compte-rendu du Calgary Herald, journal tory.)

M. Bennett à Edmonton, le 13 juin 1930:

Je répète que je convoquerai le parlement sans retard pour apporter tout de suite le remède au chômage en donnant du travail à tous ceux qui peuvent et veulent travailler. (Compte-rendu d'un envoyé spécial de l'Ottawa Journal, organe tory.)

M. Bennett à Victoria, le 16 juin:

Vous avez ma promesse que, si le parti conservateur arrive au pouvoir le parlement sera convoqué sans retard après le 28 juillet pour régler le problème du chômage en procurant aux ouvriers non pas l'aumône, mais du travail... Y a-t-il une raison pour que la gêne règne au Canada, si le gouvernement fait son devoir? (Compte-rendu du Colonist de Victoria, journal tory.)

M. Bennett à Woodstock (Ontario) le 24 juin 1930:

Il sera de notre devoir, à la session extraordinaire du parlement (session de septembre 1930), d'établir par voie législative un programme de routes nationales, de canaux, d'aménagement des voies navigables jusqu'à la mer, d'embranchements de chemins de fer et autres entreprises semblables, afin de donner du travail à notre population. (Compte-rendu du Mail and Empire.)

M. Bennett à Montréal, le 26 juin 1930:

Le chômage est devenu un problème national, au Canada. C'est le fruit des fausses doctrines économiques appliquées pendant neuf années par les libéraux sous la direction de M. King, et le cabinet King ne saurait se soustraire à l'accusation de n'avoir pas compris que le premier devoir du gouvernement canadien est de procurer du travail aux Canadiens. (Compte-rendu de la Gazette de Montréal.)

M. Bennett à Moncton (Nouveau-Brunswick), le 10 juillet 1930:

Le parti conservateur trouvera du travail pour tous ceux qui voudront travailler, ou il succombera à la tâche... M. King promet d'étudier la question du chômage, je promets de mettre fin au chômage: que préférez-vous?

(Compte-rendu d'un correspondant de la Canadian Press, conforme à ceux de l'Ottawa Journal et du Halifax Herald, journaux tory, et du Moncton Transcript.)

UN BEL EXEMPLE DE COOPERATION

Travaux d'amélioration à la Petite Rivière-des-Prairies demandés par 42 cultivateurs. — Comtés de Terrebonne et Deux-Montagnes intéressés.

ACCORD UNANIME

Le 22 mars 1930, le ministère de l'Agriculture de Québec recevait de la part de plusieurs cultivateurs des municipalités de St-Jérôme, Ste-Monique et St-Canot, comtés de Terrebonne et des Deux-Montagnes, une requête demandant l'aide du gouvernement pour effectuer des travaux de creusage, de redressement et d'assainissement de la Petite-Rivière-des-Prairies qui traverse une partie de St-Jérôme et de Ste-Monique, pour aller se déverser dans la Rivière-du-Nord. La requête exposait que les travaux suggérés feraient disparaître certains rapides et autres obstacles obstruant l'écoulement facile des eaux, et préviendraient les inondations toujours désastreuses pour les propriétaires riverains.

Cette demande fut référée à la Section du Drainage qui fit faire l'inspection des lieux, évaluer le coût des travaux à faire, et estimer les avantages que pourraient en retirer les 42 cultivateurs intéressés. Ce premier travail permit d'établir qu'un excavateur mécanique pourrait extraire environ 43,000 verges cubes de terre en trois mois, au coût total de \$5,328, et que la surface totale ainsi égouttée serait de plus de 2,800 arpents de très bonnes terres. Sur présentation des offres du département pour le creusage du dit cours d'eau suivant les plans et profils de son ingénieur en drainage, M. Lionel Lafrance, tous les intéressés acceptèrent à l'unanimité les conditions faites, et firent parvenir au ministère un chèque accepté représentant leur contribution.

A ce sujet, M. L. Picard, ingénieur en chef de la Section du Drainage, dans un rapport à M. J.-Antonio Grenier, sous-ministre de l'Agriculture, disait: "C'est le premier cours d'eau, à ma connaissance, où tous les intéressés, au nombre de 42, sont complètement d'accord. L'offre du ministère est acceptée sans aucune restriction, les intéressés sont prêts à recevoir l'excavateur. Les terres bordant le cours d'eau n'ont pas été emmenacées afin de faciliter l'épandage du matériel qui sera retiré du lit du cours d'eau". Sur réception de ce rapport, M. Grenier se hâta de faire compléter les dernières formalités exigées en pareil cas, et aujourd'hui une puissante pelle à essence est rendue sur les lieux, fournie gratuitement par le département aux intéressés, et le travail est commencé.

"En nous rendant le plus vite possible à la demande de ces cultivateurs a déclaré M. Grenier, nous avons voulu encourager un bel exemple de coopération intelligente donné par un groupe assez considérable d'intéressés. Nombre de cas, dans le domaine du drainage, présentent des difficultés dont la solution exige un temps toujours précieux. Tous les cultivateurs ne comprennent pas la haute importance du bon égouttement des terres pour rendre à celle-ci leur ancienne fertilité. Il s'en trouve donc qui tirent parfois de l'arrière, quand leurs voisins veulent aller de l'avant, dans l'intérêt général. Les cultivateurs qui ont demandé à l'unanimité le creusage de la "Petite-Rivière-des-Prairies" ont fait preuve d'un bel esprit de coopération qui devrait être imité par tous ceux qui veulent profiter des avantages optionnels qu'offre le gouvernement pour encourager le bon égouttement des terres".

"La poursuite des travaux nécessitant la disparition d'un ponteau déjà vieux, le Ministère de la Voirie aidera à sa reconstruction. les autorités du département que les dix bourses anciennement accordées par Eaton soient réparties de la même manière que l'an dernier, soit: 2 au Collège MacDonald, 2 à l'Institut Agricole d'Okla, 2 à l'Ecole d'Agriculture de Ste-Anne de la Pointe, 1 à l'Ecole Moyenne d'Agriculture de Rimouski, et 3 aux cercles des jeunes éleveurs, qui sont sous la direction de M. Stéphane Boily, propagandiste du ministère de l'Agriculture fédéral dans la province de Québec.

Quant aux dix bourses additionnelles, elles seront mises à la disposition du Service de l'Horticulture, dans la section des jeunes qui prennent part aux 58 concours organisés cette année dans le but de permettre aux jeunes fils de cultivateurs âgés de 15 à 20 ans de se spécialiser dans terre, celle des légumes, celle des différentes productions agricoles,

La loi des accidents du travail de la Province de Québec 1931

DESTINÉE A REVOLUTIONNER NOTRE LEGISLATION OUVRIERE, ELLE REPRESENTE UN IMMENSE GAIN POUR LES TRAVAILLEURS, QUI PEUVENT DESORMAIS ENVISAGER L'AVENIR, GRACE AU GOUVERNEMENT TASCHEREAU, AVEC MOINS D'APPREHENSION.

Voici la nouvelle Loi des accidents du Travail de la Province de Québec, qui sera mise en force à partir du 1er septembre 1931. Elle est appelée à révolutionner la Législation ouvrière pour le plus grand avantage du travailleur. Tous les intéressés, employeurs et employés, feront bien d'en conserver une copie:

CEDULE 1

Industries pour lesquelles les employeurs sont tenus de contribuer au fonds d'accident

Classe 1.—Exploitation forestière; coupe et transport des billots, flottage des billots sur les rivières, transport de trains de bois, travail dans les estacades; le taillage de l'écorce du bois, la décoration du bois; les scieries mécaniques, fabriques de bardeaux, fabriques de lattes; les fabriques de placage, de petite raboture, de douves de raies ou de douves de fond; les chantiers de bois (y compris la livraison du bois) exploités en relation avec des scieries mécaniques; le créosotage du bois.

Classe 2.—Fabriques de pulpe et de papier.

Classe 3.—Fabriques de meubles, d'appliques, d'orgues, de pianos, de mécanismes de pianos, de canots, de petits bateaux, de cerceaux, d'articles en osier et en rotin, de matelas, de sommiers élastiques, de membres artificiels, d'articles en liège, de tapis de liège, ou de linoléum; le rembourrage, l'encadrement.

Classe 4.—Les moulins de plamage, les fabriques de portes et de chassiss, fabriques des boîtes en bois et en papier gaufré, de boîtes à fromage, de moulures, de treillis de portes et de fenêtres, de stores de fenêtres, de balais ou brosses, de balayages à tapis, de jouets en bois, d'articles et effets en bois ou en papiers en bois, d'allumettes, de stores à rouleau; les chantiers de bois (y compris la livraison du bois) exploités en relation avec des moulins de plamage ou les fabriques de portes et de chassiss; les tonnelleries, non compris la fabrication des douves ou douves de fond; les travaux de charpenterie, de menuiserie ou d'ébenisterie dans un atelier.

Classe 5.—Exploitation minière; réduction et fonte du minerai; préparation des métaux ou des minéraux; le forage et le perçage, y compris le creusement de puits artésiens, la fabrication du carbure de calcium, du carborundum ou alunum des abrasifs ou matières usantes autres que la pierre; la fabrication des pièces pyrotechniques, de poudre à canon, de munition, de nitroglycérine, dynamite, fulmicoton ou autres explosifs violents, de torpilles, fusées ou de cartouches.

Classe 6.—Les sablières, les fosses à schiste, à glaise ou gravier; les marbreries, la coupe ou la préparation de la pierre; les briqueteries, fabriques de tuiles, de terre cuite, de matières incombustibles, de tuyaux d'égoût, de tuiles de couvertures, de blocs en plâtre, d'enduits de plâtre, d'ardoise ou de pierre artificielle; la taille de la pierre, les fabriques de pierres artificielle, de blocs de pavage ou de blocs de ciment ou de béton; les carrières, le concessage de la pierre, les fours à chaux; les fabriques de ciment, de verre, de produits en verre, verreries, de porcelaine ou de poterie.

Classe 7.—Les lamineries; les scieries; le forage des pièces lourdes, y compris les ancrés de navires.

Classe 8.—Les fonderies, les soudures au gaz ou à l'électricité; les fabriques de poêles, de fournaies, de chaudières à eau chaude en fonte, de radiateurs ou d'appareils sanitaires, d'accessoires hydrauliques ou de lits métalliques.

Classe 9.—Fabrication de structures en acier, en fer ou en métal; construction ou réparation des navires; fabrication de machines à vapeurs, engins, locomotives; conduits, tuyaux ou réservoirs rivetés; de coffres-forts, de machinerie lourde, de grues; ou de revêtement latéral, de plafonnage ou de couverture métalliques, bardeaux métalliques, chassiss métalliques ou autres du même genre.

Classe 10.—Boutiques de mécanicien, ateliers d'étampes métalliques ou boutiques de forgeron; les forgeries légères, fabrication de monture de voitures, de fils, câbles, boulons, écrous, clous, vis, outils, coutellerie; quincaillerie, d'articles métalliques ou lames métalliques émaillées non autrement spécifiées; d'objets, instruments, ustensiles et articles en métal; d'effets en fils métallique, treillis, arbres de couche étendus à froid, tuyaux étendus à froid, armes à feu, obus (sans explosifs), moulins à vent, appliques pour l'éclairage au gaz ou à l'électricité, machineries légères, balance, caisses enregistreuse, dactylographes, machines à additionner, piles sèches, appareils photographiques, articles de sport, jouets métalliques; de fabrication de boutons en métal, en fabrication, en nacre ou en corne; d'articles en ivoire, d'étampes en caoutchouc, de sous-main ou patrons; de fabrication d'articles en or ou en argent, d'articles en plaqué, de montres, caisses de montres, horloges, bijoux ou instruments de musique.

Classe 11.—Fabrication d'instruments aratoires, batteuses, wagons, voitures, carrosses, trameaux, véhicules automobiles, camions-automobiles, motocyclettes, bicyclettes, tricyles, voitures ou trameaux servant de jouets, carrosses de bébé, ou aéropilanes; ateliers de wagons de chemin de fer.

Classe 12.—Fabrication de peintures, couleurs, vernis, huiles, laques, térébenthine, encre d'imprimerie, rouleaux d'imprimerie; fabrication de sels; fabrication de matières chimiques, acides, corrosifs, sels; ammoniac, gazoline, pétrole, produits du pétrole, cellulose, gaz, charbon de bois, glace artificielle, y compris leur transport et leur livraison; alcool de bois, articles en cellulose; la fabrication, la transmission et la distribution du gaz naturel ou artificiel et les opérations s'y rapportant; la coupe, l'emmagasinement, le transport et la livraison de la glace naturelle; la fabrication de matières chimiques non dangereuses, drogues, remèdes, teintures, extraits, préparations pharmaceutiques ou de toilette, savons, chandelles, parfums, acides ou préparations chimiques non corrosifs; de noir ou de cirage à chaussures, levains, poudre à pâte ou maillage; du goudron, ou papier goudronné, brayé ou asphalté.

Classe 13.—Minoterie; fabrication de céréales ou aliments de bestiaux; entreposage ou manutention du grain fonctionnant des élévateurs à grain, batteuses, batteuses à tréfle ou coupe-mais.

Classe 14.—Fabrication ou préparation de viande ou de produits provenant de la viande, ou de colle; fabriques de conserves, abattoirs; fabrication d'engrais chimiques ne se rattachant à aucune autre industrie.

Classe 15.—Distilleries, brasseries; fabrication de liqueurs alcooliques ou de liqueurs de malt, du malt, de l'alcool, du vin, vinaigre, cidre, eau minérale, soda water ou alcool méthylique; raffineries de sucre; fabrication de produits de laiterie, beurre, fromage, crème ou lait condensé, biscuits, confiseries, gomme à mâcher, épices, condiments, ou de toute espèce de féculés; boulangeries; mises en conserves ou préparation de fruits, légumes, poissons, ou substances alimentaires; fabriques de marinades; fabrication du tabac, des cigares, cigaretttes ou produits provenant du tabac.

Classe 16.—Tanneries, fabrication d'articles et de produits du cuir, courroies, fouets, sellerie, harnais, malles, valises, trousseaux, imitations de cuir, bottes, souliers, gants, articles en caoutchouc, chaussures, tubes, bandages ou boyaux en caoutchouc.

Classe 17.—Fabriques de lin; fabriques de matières textiles ou de tissus, filatures, fabriques de tissage et de tricots; fabrication de fil de laine, fil, du drap, couvertures, tapis, toiles, sacs, shoddy, feutre, chapeaux de feutre, cordages, cordes, fibres, articles en amiante, étoffes de crin et autres articles en crin; travail de manille ou de chanvre.

Classe 18.—Confection de vêtements d'hommes ou de femmes, sous-vêtements blancs, chemises, cols, corsets, chapeaux autres que ceux de feutre, casquettes, fourrures, robes, plumes ou fleurs artificielles, couvre-pieds, bourrures d'habits, tentes, auvents, gants, mitaines, cravates ou autres articles non spécifiés et fabriqués avec de l'étoffe; le dressage d'auvents; le recouvrement des parapluies; les buanderies à force motrice; les teintureries, le nettoyage et blanchissage.

Classe 19.—L'imprimerie, la photographie, la gravure, la lithographie, la reliure, le gaufrage; fabriques de papeterie, papier, boîtes en carton, sacs, tapisserie, ou cartonnage.

Classe 20.—Transport de matières lourdes par attelage ou par camionnage; transport de coffre-forts ou de chaudières, de machines lourdes, de pierres à bâtir et autres objets du même genre; emmagasinement, entreposage; transport par attelage ou par camionnage, y compris la traction entreprise à bail, de tous matériaux ou marchandises, au moyen de tout genre de véhicule tiré ou mû de quelque manière que ce soit; l'enlèvement des vidanges, le nettoyage des rues ou l'enlèvement de la neige ou de la glace; commerce du charbon, du bois, du bois de construction et de matériaux de construction.

Classe 21.—Construction ou réparation de chemins ou de rues; construction de ponts ou de pontons, non contenue dans une autre classe; fabrication de matériaux en asphalté ou de matériaux de pavage, non contenue dans une autre classe; travaux en béton ou en ciment, non contenus dans une autre classe; construction d'égoûts, de tunnels, fonçage de puits, creusage de puits à eau; construction ou exploitation de services d'aqueduc; travaux d'excavation pour fondations autres que celles d'aqueduc; travaux d'excavation pour fondation autres que celles d'édifices ou qui s'y rapportent; creusage de tranchées à moins de six pieds de profondeur, pour des tuyaux à gaz, conduites d'eau ou conduites de fils; travaux d'excavations non contenus dans une autre classe, lorsque leur profondeur dépasse six pieds et que la largeur est inférieure à la moitié de la profondeur.

Classe 22.—Construction, installation ou exploitation de lignes ou d'appareils d'énergie électrique et de lignes de transmission de force motrice; construction ou exploitation d'un service d'éclairage à l'électricité; construction et exploitation de centrale de force motrice et d'usines pour l'éclairage à l'électricité, non comprises dans la cédule 2; construction ou exploitation de lignes de télégraphe ou de téléphone, construction ou exploitation de lignes de téléphone et de travaux pour les fins de l'exploitation d'une compagnie de téléphone ou servant ou devant servir à son exploitation, lorsqu'ils sont construits ou exploités par la compagnie.

Classe 23.—Construction ou exploitation de bateaux à vapeur et les travaux pour les fins de l'entreprise d'une compagnie à navigation ou servant ou devant servir à son entreprise, lorsqu'ils sont construits ou exploités par la compagnie.

Classe 24.—L'exploitation d'une compagnie de messageries qui exploite son entreprise sur ou concurrentement avec un chemin de fer, ou de wagons lits, wagons-salons ou wagons-restaurants, lorsqu'ils sont exploités par la compagnie de chemin de fer ou par une compagnie de messageries, ou de wagons-lits, de wagons-salons ou de wagons-restaurants.

Classe 25.—Construction d'édifices et de ponts en acier, installation d'ascenseurs, d'appareils de sauvetage en cas de feu, chaudières, engins ou grosses machines; construction de moulins à vent; construction ou exploitation de chemins de fer ou de canaux; construction ou exploitation de cales sèches; construction de jetées, quais, brise-lames ou autres travaux de ports; chargement ou déchargement des navires; exploita-

tion de quais et travaux sur les quais de dragage, construction sous l'eau ou enfoncement de pilotis; pêche; chargement et déchargement de wagons; toutes les industries, affaires commerciales, entreprises et occupation visées par la présente loi non comprises dans une autre classe et non comprises dans la cédule 2.

Classe 24.—Travaux de briqueteurs, de maçons, de posage de la pierre; plâtrage; travaux en béton ou en ciment dans les édifices ou s'y rapportant; travaux d'excavation pour des édifices ou s'y rapportant; charpenterie; posage de lattes; installation de tuyaux d'orgues; démolition ou déplacement de maisons; peinture, décoration ou restauration; vitrage ou installation de fenêtres; l'entreprise du lavage des métaux; travaux en feuilles de métal; travaux de couvreurs; installation de paratonnerre; installation de fils électriques dans des édifices ou installation d'accessoires pour l'éclairage; plomberie, chauffage ou génie sanitaire; installation ou réparation de tuyaux à gaz, à eau chaude ou à vapeur et de leurs accessoires; exploitation de théâtres et de locaux pour des représentations au cinématographe, licencées conformément aux lois de la province.

CEDULE II

Industries pour lesquelles les employeurs sont tenus personnellement de payer l'indemnité

1. L'industrie ou l'entreprise, visée par le paragraphe 2 de l'article 2, du gouvernement du Canada, du gouvernement de la province et des corporations énumérées audit paragraphe.

2. La construction ou l'exploitation de chemins de fer mus par la vapeur, l'électricité ou autre force motrice, de tramways et funiculaires, mais non leur construction quand ils sont construits par une personne autre que la compagnie à laquelle appartient le chemin de fer ou qui l'exploite.

3. La construction ou l'exploitation d'ateliers de wagons de chemin de fer, d'ateliers de machines, d'usines mues par la vapeur ou la force motrice, et d'autres usines pour les fins d'un tel chemin de fer ou servant ou devant servir à ce chemin de fer, lorsqu'ils sont construits ou exploités par la compagnie à laquelle appartient le chemin de fer ou qui l'exploite.

4. La construction ou l'exploitation de lignes de téléphone et les travaux qui tombent sous le coup de l'autorité législative du Parlement du Canada, pour les fins de l'exploitation d'une compagnie de téléphone ou servant ou devant servir à son entreprise, lorsqu'ils sont exécutés ou exploités par la compagnie.

5. La construction ou l'exploitation de lignes de télégraphe et les travaux pour les fins de l'entreprise d'une compagnie de navigation ou servant ou devant servir à son entreprise, lorsqu'ils sont exécutés ou exploités par la compagnie.

6. La construction ou l'exploitation de bateaux à vapeur et les travaux pour les fins de l'entreprise d'une compagnie à navigation ou servant ou devant servir à son entreprise, lorsqu'ils sont construits ou exploités par la compagnie, et tout autre genre de navigation, touage, exploitation de vaisseaux et renflouage de navires.

7. L'exploitation d'une compagnie de messageries qui exploite son entreprise sur ou concurrentement avec un chemin de fer, ou de wagons lits, wagons-salons ou wagons-restaurants, lorsqu'ils sont exploités par la compagnie de chemin de fer ou par une compagnie de messageries, ou de wagons-lits, de wagons-salons ou de wagons-restaurants.

8. La construction ou l'exploitation d'un pont reliant la province avec une province ou état voisin, mais non sa construction, lorsqu'il est construit par une personne ou la compagnie à laquelle appartient le pont ou qui l'exploite.

Chez la tante à héritage.

— Je ne voudrais pas être riche, tante. La tante s'étonne: — Et pourquoi donc, mon chéri?

— Cela coûte trop cher... Jim (six ans) est en visite chez la tante Bessie. Tout à coup, jetant un rapide coup d'oeil sur l'immense compteur de la pièce, il déclare:

Jeunes hommes... à l'oeuvre ?

Jeunes hommes de la Province, chez qui de longues années d'éducation physique et morale ont créé l'impérieux devoir de l'action, souvenez-vous des leçons du passé et sachez ne pas démentir des quatre siècles de progrès qui vous précèdent sur cette terre de civilisation française.

Sachez vous rappeler les sacrifices de ceux qui vous ont donné le meilleur d'eux-mêmes pour vous assurer une préparation plus complète que la leur !

Sachez faire honneur aux engagements de vos aînés envers l'avenir et pour cela inspirez-vous des enseignements et évoquez l'exemple de ceux dont le souvenir vous porte à l'action !

Jeunes hommes de la Province, qui avez eu l'avantage de la spécialisation éducative et qui formez aujourd'hui une élite, soyez des caractères, soyez des volontés !

Soyez unis ! Mesurez vos forces et vos moyens ! Si vous devez faire peu, faites bien ! Si vous devez faire beaucoup, faites grand et sincère !

Que ceux qui possèdent des qualités de chefs prennent les initiatives ! Que les autres se groupent autour des premiers pour les seconder ! Rappelez-vous, les uns et les autres, qu'il n'y a d'égal à la grandeur du commandement que le courage et la persévérance de la mise en oeuvre.

ATHANASE DAVID,
Secrétaire de la Province.

LA VOIRIE DANS LA PROVINCE DE QUEBEC ET L'HONORABLE PERRAULT, MINISTRE ACTUEL

Le nom de l'honorable M. J.-E. Perrault est intimement lié à la grande oeuvre de la voirie provinciale, dont l'exécution a fait le sujet d'un précédent article.

Ne voulant pas uniquement marcher sur les traces de son prédécesseur, l'honorable M. Perron, le ministre actuel, l'honorable M. Perrault s'est efforcé de faire faire de nouveaux progrès considérables à l'entreprise nationale des bonnes routes.

Depuis que l'honorable M. Perrault est ministre de la voirie on a avancé la construction des routes de quatre mille milles. Ce total atteint en trois années, établit une moyenne de 1,300 par année, chiffre plus élevé que toutes les moyennes précédentes.

Le bon entretien des routes améliorées a atteint sous l'administration de l'honorable M. Perrault, le maximum de son perfectionnement : le programme des revêtements permanents, l'achèvement des grandes artères, le meilleur aménagement des routes au point de vue de la sécurité, la suppression des passages à niveau, l'entretien d'hiver, l'encouragement au tourisme, l'embellissement des abords des routes, la suppression de la poussière, ce sont là des oeuvres, parmi plusieurs autres, auxquelles l'honorable Perrault s'est dévoué inlassablement.

Enfin le dégrèvement des municipalités et en particulier le don de dix-sept millions mentionné dans l'article précédent est une des initiatives qui se sont produites sous la direction de l'honorable M. Perrault à la voirie.

LA VOIRIE PROVINCIALE ACTUELLE

La longueur totale des chemins ruraux de la province est de 34,800 milles. La longueur totale améliorée de façon permanente sera de 15,500 milles à la fin de la présente saison de construction, soit une proportion de quarante-six pour cent du total.

Les chemins ruraux sont placés dans trois catégories, suivant leur importance : premièrement, les routes de grandes communications, ou réseau des grandes routes, dont la longueur totale est de 5,400 milles. Deuxièmement, les routes secondaires, ou routes de comté et de marché, dont la longueur totale est de vingt mille milles.

Les routes de grande communication relient tous les centres et elles nous rattachent aux provinces soeurs et aux Etats-Unis. Elles sont l'armature du réseau routier de la province.

Les routes secondaires relient entre elles les municipalités qui ne se trouvent pas sur le parcours des grandes routes ; elles leur donnent accès aux grandes voies de communication ainsi qu'aux marchés.

Les routes de troisième classe sont d'intérêt local et desservent les "rangs" de chaque paroisse.

A la fin de mil-neuf-cent-trente, sur l'ensemble des chemins des trois classes, quatorze mille cinq cents milles étaient améliorés de façon permanente. A la fin de la présente saison, cette longueur atteindra au moins quinze mille cinq cents milles.

LE BIENFAIT DES GRANDES ROUTES

Le réseau des grandes routes de la province de Québec est le plus long du Canada et il est celui dont la construction est la plus avancée. Il comprend cinquante-deux artères distinctes. Sa longueur, comme on l'a vu plus haut, est de cinq mille quatre cents milles.

A la fin de la présente année, ce réseau sera entièrement terminé, sauf quelques milles dans les régions éloignées et peu fréquentées.

Les grandes routes desservent tous les territoires habités de la province. Elles mettent la province en relation avec les provinces soeurs et les Etats-Unis. Cinq routes du réseau communiquent directement avec la province d'Ontario. Dix routes communiquent avec l'Etat voisin de New-York ; sept communiquent avec l'Etat du Vermont ; une avec l'Etat du New-Hampshire ; trois avec l'Etat du Maine, et deux avec le Nouveau-Brunswick. C'est grâce à ces grandes artères de communications que le tourisme a pu se développer ces dernières années dans des proportions aussi formidables. Il n'est vraiment pas un district, si éloigné soit-il, qui ne soit desservi par le réseau des grandes routes et avec lequel on ne puisse communiquer rapidement et confortablement. — Le Soleil.

LE NOTAIRE MENDIANT

C'est une histoire qui, pour nous venir de Marseille, n'en est pas moins exacte.

Un mendiant qui ne paraissait souffrir d'aucune infirmité tendait la main aux passants, sur la Cannebière. Un jour, un notaire d'une ville peu éloignée de Marseille le reconnut en passant pour l'un de ses anciens collègues qui avait été obligé de liquider son étude après de très mauvaises opérations.

La Chambre des notaires de Marseille fut avisée et bientôt trouva et proposa à l'ancien notaire un emploi d'un assez bon revenu. Mais le mendiant refusa :

— Que voulez-vous, je me suis fait à la fonction et je dois avouer qu'elle rapporte bien.

UNE BELLE CALVITIE

Mgr Seipel, ex-chancelier d'Autriche, est rentré depuis plusieurs mois dans une discrète retraite. Il affectionne ce couvent de la banlieue viennoise, où, quand il était au pouvoir, il venait déjà passer des nuits dans la méditation.

L'ex-chancelier a dépassé de peu la cinquantaine ; on sait sa santé précaire... Son image, popularisée à l'extrême en Autriche et en Europe, est bien caractéristique : il est totalement chauve.

A un journaliste venu l'interviewer, il y a quelques années, il disait à ce sujet :

— Regardez-moi bien, monsieur, vous avez devant vous la plus belle calvitie d'Europe... encore plus éblouissante que celle de mon collègue Stresemann!...

L'Education de notre Jeunesse

Depuis nombre d'années, le gouvernement a fait un effort tel pour perfectionner l'instruction publique, de la petite école du rang à l'université, que nous pouvons dire aujourd'hui qu'aucune autre province du Canada n'a accompli, dans ce domaine, des progrès aussi rapides et aussi marqués. Parce qu'il s'est rendu compte, avec une claire vision de l'avenir, de l'importance de cette oeuvre au point de vue national, économique et moral, il n'a rien épargné pour donner à notre peuple les moyens qu'il lui faut pour soutenir la concurrence des autres groupes et affirmer à l'occasion sa supériorité.



Avec raison a-t-on dit de l'éducation qu'elle est "l'ensemble des efforts réfléchis par lesquels on aide la nature dans le développement des facultés physiques, intellectuelles et morales de l'homme, en vue de sa perfection, de son bonheur et de sa destination sociale". En d'autres termes, c'est le plus noble effort de mise en valeur du capital humain que l'on puisse entreprendre, et s'il fallait que notre zèle faiblît pour une telle cause, nous perdriions une force que rien ne saurait remplacer.

Industriels, voulez-vous être secondés dans vos entreprises par vos enfants? capitalistes, voulez-vous que les institutions que vous avez fondées progressent sous la direction de vos fils? Faites-les profiter des avantages que leur offrent les Ecoles Techniques de notre Province, employez les experts formés dans nos institutions.

Ouvriers, si vous voulez vous perfectionner dans vos métiers, fréquentez les cours du soir des Ecoles Techniques de la Province de Québec.

Philippe Méthé, directeur,
Ecole Technique de Québec

(BLD LANGELIER)

Fondée par le Gouvernement de la Province

Hommes d'affaires, professionnels, cultivateurs et artisans, si vous destinez vos fils au commerce, donnez-leur la compétence nécessaire au succès en les inscrivant à l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales de Montréal où, sous la direction de professeurs distingués, ils acquerront la science commerciale et pratique des affaires.

Employez de préférence dans vos bureaux et dans vos affaires des comptables dont le sens des affaires et l'initiative ont été approuvés par des institutions responsables.

Henry Laureys, directeur,
Ecole des Hautes Etudes Commerciales

MONTREAL

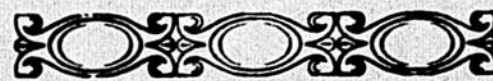
Secrétariat de la Province de Québec

Le ministre du Secrétariat de la Province a été fondé en 1867, et le Premier-Ministre du temps en fut le premier titulaire. L'Honorable M. P.-J.-O. Chauveau était en même temps Ministre de l'Instruction Publique, mais ce titre fut enlevé au secrétaire de la province en 1878, lorsqu'on organisa le Conseil de l'Instruction Publique.



Voici la liste des Secrétaires de la Province qui ont présidé aux destinées de ce ministère depuis la Confédération :

Hon. M. P.-J.-O. Chauveau	1867	Hon. M. J.-E. Robidoux	1890
(Ex-Premier Ministre)		Hon. M. Charles Langelier	1890
Hon. M. Gédéon Ouimet	1873	Hon. M. L.-P. Pelletier	1891
Hon. M. C.-B. de Boucherville	1874	Hon. M. M.-F. Hackett	1896
(Ex-Premier Ministre)		Hon. M. F.-G. Marchand	1897
Hon. Sir Adolphe Chapleau	1876	(Ex-Premier Ministre)	
(Ex-Premier Ministre)		Hon. M. J.-E. Robidoux	1897
Hon. M. F.-G. Marchand	1878	Hon. M. Adélar Turgeon	1901
(Ex-Premier Ministre)		Hon. M. Amédée Robitaille	1902
Hon. M. Alexandre Chauveau	1878	Hon. M. Rodolphe Roy	1905
Hon. M. E.-T. Paquet	1879	Hon. M. Jérémie-L. Décary	1909
Hon. M. Jean Blanchet	1882	Hon. M. Athanase David	1919
Hon. M. C.-A.-E. Gagnon	1887		



Cinq Sous-Secrétaires de la Province ont secondé les ministres depuis la Confédération dans l'ordre suivant :

M. P.-J. Jolicoeur	1867	M. Jos. Dumont	1908
M. Joseph Boivin	1889	M. C.-Jos. Simard, C.R.	1912

M. Alexandre Desmeules 1931