

LA

SEMAINE COMMERCIALE

90-92 COTE DE LA MONTAGNE

QUÉBEC, VENDREDI, 24 AOUT 1894.

ABONNEMENT A

" LA SEMAINE COMMERCIALE "

Par année..... \$2.00
Pour 6 mois..... 1.00

Pas d'abonnement pour moins de 6 mois.
Les avis de discontinuation d'abonnement, — il en sera de même des avis de changement d'adresse, — ne vaudront que s'ils sont adressés directement au bureau du Journal, par écrit ou autrement.

AVIS IMPORTANT

Tous ceux à qui nous adressons notre journal et qui avaient payé d'avance leur abonnement à la *Revue Commerciale* apprendront ceci avec plaisir :

Nous leur adresserons gratuitement la *Semaine Commerciale* pour le temps qu'ils avaient payé à la *Revue* ; seulement nous leur demanderons 50 cents de plus pour l'année, ayant porté l'abonnement à \$2.00 au lieu de \$1.50.

Au reste chacun peut voir par lui-même, en jetant un coup d'œil sur le coupon d'adresse que porte le journal, où il en est avec l'administration. La date qui se trouve en regard du nom de l'abonné indique jusqu'où l'abonnement est payé.

Personne ne devra donc craindre d'être obligé de payer pour la *Semaine Commerciale* après avoir déjà payé une fois pour la *Revue*.

Nous ne sommes nullement obligés de faire ce sacrifice, attendu que notre journal est une nouvelle entreprise, entièrement distincte de la *Revue*. Nous le faisons pour être aimable au public, espérant qu'il nous en tiendra compte en encourageant de toutes manières la *Semaine Commerciale*.

BARTHE & THOMPSON.

LE VEHICULE DE L'AVENIR

La voiture a fait du chemin depuis la chaise à porteurs.

Nous en sommes arrivés à la voiture sans chevaux ; la chaleur, la vapeur et l'électricité vont insensiblement se substituer aux chevaux, aux mules et aux ânes. On pourra être au besoin son propre cocher, ou mieux son propre mécanicien.

L'expérience faite dernièrement en France a démontré parfaitement l'utilité pratique et la supériorité de la voiture à vapeur ou à l'électricité ; mais son usage

comporte l'amélioration notable de la voirie ; un progrès en amène un autre ; et ce ne sera pas dommage que la voirie fasse aussi de son côté des progrès marqués.

Une invention qui va activer l'accomplissement de cette amélioration si désirable, est le tramway électrique. Elle est destinée à révolutionner tout notre système de communications intérieures. Le tramway électrique, aujourd'huiapanage exclusif des villes, Québec excepté, est en voie d'en sortir et de prendre la campagne.

Des capitalistes américains, en face du développement énorme des voies de communication électriques, ont entrevu la possibilité de donner plus d'envergure au système. Le projet en ce moment sur le tapis consisterait à établir un tramway électrique le long de la vallée du Merrimac à partir d'un certain endroit de l'Etat du Massachusetts jusqu'au bord du Saint-Laurent en face de Québec, en circulant à travers les bois, montagnes et lacs du New-Hampshire et du Canada. Ce tramway serait une ligne-mère, d'où partiraient des embranchements se dirigeant du côté de l'est et du côté de l'ouest où il en serait besoin.

Pour être plus précis, le tramway en question, pour lequel on se propose de demander des lettres-patentes à la législature du New-Hampshire et à celle de la province de Québec, partirait de la frontière du Massachusetts à Haverhill, se raccorderait à Boston avec le tramway urbain de Lowell, Lawrence et Haverhill, celui de Haverhill et Danvers, et le tramway de la rive nord dit *North Shore Traction Company* ou peut-être encore au moyen d'un prolongement de l'embranchement de Cambridge du *Meigs road* allant à Lawrence et Haverhill. A partir de ce dernier endroit, le tramway de la vallée du Merrimac et du Saint-Laurent, comme on se propose d'appeler la nouvelle entreprise, se rendrait à Nashua, course d'environ vingt milles à travers le comté de Rockingham, toucherait de nouveau au Merrimac dont il suivrait la rive, et ferait raccordement avec Manchester, Concord et tous les centres manufacturiers situés plus loin au Nord. Arrivé à la région des montagnes à travers lesquelles il circulerait, peu importe les rampes, le tramway se continuerait au nord et traverserait le pays assez désert et très boisé des comtés de Carroll et Coos jusqu'à Pittsburg. Il franchirait les Adirondacks de la Nouvelle-Angleterre, plateau situé à deux mille pieds au-dessus du niveau de la mer et émaillé de lacs, où se trouvent les sources de la rivière Connecticut. Au nord, il traverserait à la frontière canadienne, un pays de chasse et de pêche, aux forêts

d'érable, frêne, bouleau, épinette et pruche.

Le tramway se continuerait ensuite dans la province de Québec jusqu'aux lacs Saint-François, puis de là se rendrait à Lévis, son terminus.

Il est incalculable que cette entreprise, une fois accomplie, aura une portée incalculable sur la transformation du système de locomotion aux Etats-Unis et au Canada. Ce sera ni plus ni moins que l'application du Decauville électrique en Amérique.

La construction d'un tramway électrique entraîne peu de frais comparative-ment aux grandes voies ferrées. Les municipalités ou des syndicats peuvent entreprendre la construction et l'exploitation d'un tramway électrique avec des petits capitaux. Les omnibus et wagons du tramway peuvent affronter tous les niveaux et toutes les rampes, ils peuvent circuler pleine vitesse dans les courbes. On peut à volonté les faire arriver à tel ou tel petit centre d'affaires qui le désire.

Les gens pourront voyager au taux minimum d'un demi-sou du mille, c'est-à-dire deux sous et demi meilleur marché que sur les grands chemins de fer.

L'omnibus du tramway s'arrête presque instantanément là où il faut ; rien n'empêche de les améliorer et de les rendre aussi confortable et luxueux que les Pullman et les Wagner.

Loin de faire concurrence aux grandes voies ferrées, ils serviront au contraire à les alimenter ; ils se substitueront à la voiture, à la charrette, à la diligence, au traineau ; ils feront le service des points éloignés des voies ferrées, en décuplant la vitesse des communications.

Un autre avantage de l'institution du tramway électrique sera de disséminer les populations sur une plus grande surface de territoire, et d'encourager le mouvement des populations des villes du côté des campagnes environnantes. En effet, on ira demeurer à dix ou quinze milles de la ville quand on saura qu'en toute saison et à toute heure de la journée on pourra revenir chez soi-même pour un quart d'heure et retourner à ses occupations, s'il le faut. On restera très tard à la ville lorsqu'on saura qu'un omnibus du tramway vous déposera en passant chez vous.

Les cultivateurs pourront expédier viandes, lait, fruits, légumes et grains au principal marché du district, quand ils le voudront, et cela à meilleur marché et dix fois plus vite que par le système de locomotion d'aujourd'hui.

Celui qui est à la tête de l'entreprise du tramway électrique de la Vallée du Merrimac et du Saint-Laurent, est un monsieur Charles Corliss, grand proprié-