

profession, sont exposés tous les jours à se faire tordre le cou dans nos chemins, trop souvent périlleux. A vous donc, s. v. p. et tout particulièrement, MM. les curés, médecins, notaires, marchands, huissiers, etc., etc., puis encore MM. les cultivateurs, qui, pendant le tiers de l'année environ, sont forcés de rester chez eux ou bien de voyager lentement, à demi charge tout au plus, au risque de briser voitures et attelages, sans compter les accidents plus graves encore; enfin, et d'une manière générale, les amis du progrès dans la province.

Parmi ceux qui ont le plus intéressé l'auditoire à Waterloo, nous devons signaler, en premier lieu, M. J. A. Camirand, avocat, de Sherbrooke, et maire du canton d'Orford. Il nous a dit l'état affreux de certains chemins dans les environs, et ce qu'on venait d'y faire pour leur amélioration. Au moyen de machines spéciales, peu coûteuses comparativement tirées par quatre bons chevaux, on arrive maintenant à creuser les fossés, à en étendre les levées, puis fouler et arrondir les chemins ordinaires; de telle sorte qu'ils s'égouttent bien et les voitures s'y rencontrent partout sans le moindre obstacle. Ces machines, dont les premières sont venues des Etats-Unis, se fabriquent maintenant dans la province même par plusieurs fabricants différents. Deux hommes suffisent pour les faire fonctionner, dans les circonstances ordinaires, et chacune d'elles, étant bien dirigée, fait plus d'ouvrage et de meilleur que n'en feraient cinquante hommes armés de pioches et de bèches, d'après l'ancien système. M. Robert Ness, le sympathique et très habile représentant du district de Beauharnois, Châteauguay et Huntingdon dans le conseil d'agriculture, a appuyé M. Camirand et a prouvé, d'après l'expérience acquise dans sa localité que tout conseil municipal pourra, s'il le veut, entretenir en bon état tous les chemins de la municipalité, pour une dépense de temps et d'argent bien moindre que celle dépensée actuellement avec les résultats désastreux que l'on sait. Ces faits ne sont pas isolés. Ils se renouvellent partout où les conseils municipaux sont composés en majorité d'hommes qui veulent faire leur devoir, en ce qui regarde les chemins publics. Sous ces circonstances et vu le fait que les conseils municipaux de la province sont à la veille de se réorganiser, il importe de choisir partout, autant que possible, des maires et des conseillers disposés à doter leurs paroisses et municipalités respectives de bons chemins, et cela sans retard.

La Société des bons chemins se propose de publier, dans les journaux amis du progrès dans cette paroisse, une série d'articles, afin de vulgariser les connaissances nécessaires dans la confection et l'entretien d'excellents chemins d'hiver et d'été, et les moins coûteux. Elle compte sur le dévouement de ses membres pour doter le pays tout entier de bons chemins, même dans les municipalités les plus éloignées, car c'est sur ces municipalités surtout qu'il importe d'exercer ses efforts. Il y a, pour y arriver, un immense travail à faire, et les officiers de la Société sont bien décidés de les pousser à bonne fin, coûte que coûte. Ils font donc, dès à présent, un appel pressant à tous les amis du progrès dans cette province, afin

que chacun s'empresse de s'inscrire dans la Société des bons chemins. La souscription est fixée à une piastre par année, et celle des membres à vie, à dix piastres, une fois pour toute. Les souscriptions doivent être adressées soit aux directeurs provisoires, soit au soussigné, qui s'empressera d'en donner crédit dans le journal d'agriculture officiel.

ED. A. BARNARD,
Sec. pro. tem..

L'Ange-Gardien près Québec,

1er janvier 1896.

BUREAU PROVISOIRE DE LA SOCIÉTÉ DES BONS CHEMINS.—Président, J. A. Camirand, *Sherbrooke*; vice-président, Robert Ness, *Howick*. Directeurs:—RR. MM. Charest, *Ptre, Sherbrooke*; et C. Richard, *Ptre, St-Gervais*; Milton McDonald, *M. P. P., Actonville*; J. C. Chapais, *St-Denis en bas*; J. de L. Taché, *Scott, (Beauce)*; J. D. Guay, *Chicoutimi*; Dr Grignon, *Ste-Adèle, (Terrebonne)*; J. C. Dallaire, *Québec*.

ED. A. BARNARD,
Sec. pro. tem.

L'Ange Gardien, près Québec,

1er janvier 1896.

ELECTIONS MUNICIPALES A LÉVIS

Nous n'entendons pas prendre part aux luttes politiques ou municipales, mais nous trouvons dans le prospectus que nous adresse notre confrère M. J. E. Mercier, l'un des candidats au conseil-de-ville de Lévis, une série de principes d'administration qui se recommandent assurément d'eux-mêmes. Nous les citons ici à titre d'enseignement:

1o Que les délibérations du conseil soient publiques et que l'on cesse le système des comités à huis-clos.

2o. Que tous les contrats soient accordés après avis public au plus bas soumissionnaire pourvu qu'il offre les garanties suffisantes.

3o Qu'il ne soit pas, directement ou indirectement permis au maire ou aux conseillers de contracter, de vendre ou d'acquiescer aucun bien appartenant à la corporation.

4o Qu'il ne soit pas permis au maire ni aux conseillers de prêter aucun argent à moins que cet emprunt n'ait été soumis à la concurrence publique.

5o Que le maire et les conseillers n'excedent pour aucune raison les pouvoirs que leur donne la charte, et que le conseil n'étende ces pouvoirs pour aucune considération.

6o Que les conseillers exercent une scrupuleuse et constante surveillance sur tous les détails de l'administration des comités et des autres affaires en général.

7o Qu'il ne soit permis sous aucun prétexte aux employés de la corporation de faire aucuns travaux, soit par eux-mêmes soit avec les chevaux et voitures de la corporation pour le bénéfice des conseillers.

8o Qu'il soit adopté sans délai un règlement pour les délibérations du conseil et l'économie interne de la corporation.

9o Que les règlements concernant l'administration du feu soient complètement refondus et rendus intelligibles de façon à ce que la ville soit cotée plus avantageusement par les compagnies d'assurances et le taux des primes d'assurances diminué.

10o Qu'il soit établi un système d'assainissement et d'inspection de l'eau.

11o Que les appropriations et estimés votés chaque année ne soient pas dépassés.

12o Que le conseil ne contracte aucun emprunt de quelque importance sans un règlement voté par le public.

13o Qu'il soit préparé un amendement à la charte concernant la fraude et la corruption dans les élections municipales.

14o Que le système d'impôt soit régu larisé de manière à le rendre proportionnel aux biens imposables des justiciables.

15o Que les conseillers prennent tous les moyens possibles pour éviter les procès ruineux.

16o Que l'on étudie d'une façon sérieuse le moyen de donner à la ville un meilleur système d'éclairage et un sain approvisionnement d'eau.

17o Que l'élection du maire soit faite directement par les contribuables des trois quartiers.

Il nous étonne que ces notions fassent défaut à l'administration municipale d'une ville comme Lévis, et il est à souhaiter que ces réformes s'accomplissent au plus tôt, quel que soit le parti qui en prenne l'initiative.

LE HAVRE DE PETIT MÉTIS

La Chambre de commerce de Montréal a récemment mis à l'étude une question qui intéresse nos lecteurs.

Elle n'est pas précisément nouvelle. Il est à notre connaissance personnelle que la presse s'en occupait il y a vingt ans. En ce temps-là, Petit Métis était un des ports d'arrêt de l'ancienne ligne de Québec et des ports du Golfe, dont les steamers étaient le *Secret*, le *Gaspé*, le *Flamborough*, le *Hadji*.

Nous publions à titre d'information le plaidoyer du comité de la chambre de commerce de Montréal en faveur du havre de Petit Métis.

Le comité d'étude sur "Le Havre de Petit-Métis" a l'honneur de faire rapport:—

Qu'à une assemblée tenue le 23 décembre, la question ci-dessus a été exposée par M. W. B. Mathewson, de cette ville, et le comité en est venu à la conclusion suivante: à savoir:—

Que la situation de la baie de Petit Métis est très favorable pour la construction d'un quai où devront s'arrêter les navires transatlantiques apportant les malles et les passagers, parce qu'elle offre des avantages pour la navigation, surpassant de beaucoup ceux du port d'arrêt actuel de Rimouski. A ce dernier endroit, les navires souffrent un retard considérable à cause des dangers de la navigation qui ne permettent pas aux navires