

Hon. J. J. Ross  
Premier Ministre

# L'IMPARTIAL

ORGANE DE LA DIVISION MONTARVILLE

Toute communication relative au Journal devra être adressée à J. B. ROULLIARD, Longueuil.

J. B. ROULLIARD, Directeur. VOL. I.

LONGUEUIL, JEUDI 12 FEVRIER 1885.

No. 4. ROULLIARD & CIE. Propriétaires.

## L'Impartial

LONGUEUIL, 12 FEVRIER 1885.

### Le grand Oriental.

Nous continuons avec des chiffres à argumenter en faveur de notre projet du great Eastern ou grand Oriental.

Mettons en vue la population et les ressources par lesquelles sont alimentés les principaux chemins de fer du Canada.

Par chaque mille de voie ferrée.

Votes	Population totale	Cap. local	acres de terres occupées	de terres défrichées
Midland.....	428	316	3579	1979
Chemin du Nord.....	1417	387	4165	2085
Grand Tronc.....	552	406	4096	2381
Great Eastern.....	1317	549	4474	3106

Voyons maintenant un moyen de productions données par les villages traversés par les lignes ferrées.

	Chevaux	Bétail	Moutons	Porcs.
Midland.....	103	294	303	188
Chemin du Nord.....	91	276	418	157
Grand Tronc.....	129	364	408	218
Great Eastern.....	162	413	553	197

	Grains	Légumes	Foin	Val. d'obj. minusc.	tonnes manufac.
Midland.....	14,211	12,781	356	\$20,218	
Chemin du Nord.....	11,045	6,800	375	14,203	
Grand Tronc.....	14,302	11,670	505	21,466	
Great Eastern.....	14,987	6,900	674	25,893	

Voici ce que le Great Eastern pourrait gagner en le mettant sur le même pied que les autres lignes Canadiennes, et en prenant comme point de repère, le trafic local du Grand Tronc et du chemin du Nord.

La recette moyenne des chemins Canadiens en 1881 a été de \$8.03 par année; la recette locale du Grand Tronc de \$12.02 par année; celle du chemin du Nord, de \$10.06.

En se faisant aux recettes ordinaires des autres lignes, la recette locale du Gr-à-E est de \$4,402, celle du Grand Tronc, de \$4,853; celle du chemin du Nord, de \$5,577.

On ne fait pas entrer ici en ligne de compte tout le fret qui passerait directement aux autres provinces ou aux Etats-Unis.

Ainsi, comme nous l'avons dit dans un précédent article, \$3,000 de recettes par mille suffiraient pour payer les intérêts de la construction; et, nous sommes en droit de nous attendre à une grosse recette de \$4,408 par mille; cette ligne serait donc avantageuse et fructueuse.

Dans tous les calculs que nous avons faits, nous avons pris comme base de la population et de la production le recensement de 1871; mais depuis, la rive sud a énormément augmenté, nous aurions pu donner à nos lecteurs des chiffres bien plus avantageux encore et qui auraient encore mieux servi notre position.

Encore, nous nous sommes contentés de calculer sur une marge de trois milles à côté de notre voie ferrée; mais il est hors de doute que le Great Eastern servirait de voie de transport et de débouché à des centres bien plus étendus et plus reculés.

Nous osons espérer que ces chiffres convaincront bien des lecteurs qui jusqu'ici étaient incrédules sinon apathiques, et ranimeront le zèle des dévoués partisans qui n'ont cessé jusqu'aujourd'hui de travailler en faveur de la Rive Sud.

Nous offrons en passant nos plus vives félicitations au *Quotidien* et au *Sorelois* pour leur attitude énergique et leur dévouement envers le projet de la Rive Sud; nous croyons qu'ils continueront à prêcher le bon exemple, et qu'à force de discussion

tous ensemble nous réussirons à obtenir l'objet de nos efforts.

Nous voyons par la presse que de grandes assemblées ont eu lieu à Québec; naturellement, c'était pour faire mousser leur projet de faire terminer le Pacifique dans la ville même de Québec.

Libre aux Québécois de s'agiter dans ce sens, et de forcer la main à la députation par de bonnes et solides raisons; mais nous demandons pas mieux; mais on pourrait, il nous semble, s'exempter facilement le tort de dénaturer sciemment les faits.

Ainsi, dans une dernière assemblée tenue à Québec, ce mois-ci, on a paru vouloir dire que le projet de faire passer la ligne courte par le chemin de fer du Nord était le seul qui permettait de faire passer le Pacifique sur un territoire canadien d'une extrémité à l'autre; ce qui est très osé et d'un radicalisme passablement avancé, pour ne pas dire plus. Est-ce que l'on voudrait quand même ignorer les droits et les intérêts de la Rive Sud! Est-ce un parti pris d'avance?

Comment peut-on ignorer qu'un chemin de fer partant de Longueuil et allant finir à Lévis, se trouverait à passer sur le territoire canadien d'un bout à l'autre?

Pourquoi veut-on oublier, en dépit de tout, la plus belle partie de notre province; il nous semble qu'on veut agir en peu trop cavalièrement. Est-ce qu'il est d'absolue nécessité que la Ligne Courte se serve du chemin du Nord? ne vaut-il pas mieux faire continuer une voie qui longerait toute la Rive Sud du St-Laurent et qui rendrait justice à des contribuables qui le méritent peut-être plus que les autres.

Qu'on remarque bien ceci: nous voulons une discussion franche et loyale sur la question de la ligne courte. Que nos amis du Nord fassent valoir leurs droits, nous n'y voyons rien de blamable; mais qu'ils n'oublient pas le Sud qui a bien plus contribué que le Nord au coffre public et qui en bien moins reçu les faveurs.

Nous croyons que ces remarques seront prises en bonne part; que si, nous sommes violents par fois c'est que notre but est si louable qu'il nous emporte au delà de nos prévisions.

Nous donnerons prochainement un aperçu sur la construction du chemin de Sorel et Montréal et sur les injustices criantes dont il a été l'objet depuis l'obtention de sa charte.

### NOS AMELIORATIONS.

Nous publions aujourd'hui une lettre remarquable due à la plume de Mr L. E. Morin, de Longueuil. Nous approuvons entièrement les vues de notre correspondant et nous espérons que le gouvernement trouvera moyen de nous aider d'une manière substantielle dans l'exécution des travaux signalés par M. Morin. Voici cette lettre:

LONGUEUIL ET SON QUAI PROJETÉ.

Monsieur le Directeur,

On a fait circuler ces jours derniers dans notre ville une requête au ministre des travaux publics, demandant un vote d'argent pour construire un quai à Longueuil. Sur le principe d'encourager tout ce qui peut tendre à l'avancement, au progrès et au développement de notre ville, j'ai signé cette requête remarquant en même temps que les raisons qu'on donnait pour avoir ce quai n'étaient pas à mon point de vue, celles qu'on devait faire valoir le plus, qu'elles étaient trop locales, qu'on avait envisagé les choses à un point de vue trop étroit et qu'il y avait certainement d'autres raisons qui militaient davantage en faveur de ce quai, que le besoin qu'en aurait une com-

pagne de bateaux-assez pour qu'un quai ordinaire même serait une aubaine, mais qui à mon point de vue ne répondrait aucunement au besoin de la localité comme lieu d'entrepôt général pour l'expédition tant de produits indigènes que des produits de l'industrie étrangère qui requiert notre industrie nationale. Je m'explique.

Longueuil est le terminus du chemin de fer Sud-est, qui après avoir passé par quelques-unes des campagnes les plus riches de la province de Québec, par les townships les plus florissants du pays, se rend à Boston en desservant tout le long de son parcours les Etats de la Nouvelle-Angleterre et peut même par ses correspondances avec les lignes de l'Etat de New-York pousser une pointe jusqu'aux Etats du centre, voire même jusqu'à ceux du sud, si besoin était. Ces années dernières on a tellement apprécié l'importance de Longueuil comme lieu d'expédition qu'on a relié le chemin du Nord avec celui du Sud-est par un chemin de fer sur la glace et telle était l'importance des expéditions des produits de la rive nord du St-Laurent que pendant tout le cours de l'hiver, à toutes heures du jour on entendait siffler la locomotive qui passait à toute vapeur avec de longues traînées de chars. Que devenait, le printemps, tout ce commerce qui trouvait son débouché à Longueuil au moment que la glace était formée? Ce commerce prenait et prend encore avec augmentation sensible dans le coût de transport qui sort bel et bien dans le cas de la poche des expéditions, car chaque sou d'épargne sur le fret est un sou qui tombe dans la poche de l'expéditeur et par contre du producteur. Il est bien vrai que l'été, le bateau *South-Eastern* traverse quelques chars qui sont remplis le long de la ligne du chemin de fer du Nord, mais cette mobilité est-elle suffisante et répond-elle au besoin du commerce en général? Je dis non. Les campagnes qui sont situées sur les deux rives du St-Laurent ne peuvent expédier leurs produits aux Etats de la Nouvelle-Angleterre avantageusement et économiquement qu'en attendant qu'elles se prévalent de la voie d'eau jusqu'à Longueuil; où ils seraient chargés à bord des chars de la compagnie du chemin de fer Sud-est pour être transportés à leur lieu de destination et Longueuil devrait se mettre en demeure d'attirer ce commerce que l'absence de quai détourne de sa voie la plus rationnelle comme la plus économique. Voilà pour le commerce des deux rives du St-Laurent; voyons maintenant pour le commerce de bois. On n'ignore pas qu'il s'exporte des quantités considérables de bois de construction dans les Etats qui traversent le chemin de fer du Sud-est et qui en doteraient n'aurait qu'à faire une petite visite, l'été, à Longueuil. Ce commerce n'est pourtant rien du tout comparativement à ce qu'il pourrait être si nous avions les facilités de le faire, car que voyons-nous à l'heure qu'il est? Un char qui par tolérance de la compagnie de Navigation de Longueuil vient se placer le long d'un tout petit bateau, et le char chargé est traîné sur une voie d'évitement pour faire place à un autre jusqu'à ce que le petit bateau soit déchargé. Est-ce là une manière de développer les ressources d'une localité? Qu'avaons-nous vu encore l'été dernier? Des propulseurs qui après avoir pris leurs cargaisons à Chicago, en destination de Boston, venaient s'échouer à quelques centaines de pieds du quai de la compagnie de Navigation de Longueuil où ils se rendaient pour transporter leurs cargaisons, ce qu'ils faisaient lentement et à grands frais, faute de facilité pour la dépêche de l'ouvrage. Croyez-vous que ces propulseurs avec l'expérience qu'ils ont du port de Longueuil y reviendraient encore? C'est très douteux et s'ils y reviennent c'est qu'ils auront bel et bien chargé pour couvrir les risques auxquels ils s'exposent en venant à une localité qui n'offre aucune des commodités que les autres ports de débarquement peuvent offrir. Je me suis laissé dire, monsieur, que si la baie de Longueuil offrait les facilités nécessaires pour l'expédition du bois en Angleterre, une grande partie de l'expédition se ferait d'ici. Et que fait-il pour avoir ces facilités? Quelques jetées, ou même couvrir la batture avec la terre dont on se sert pour boucher ou obstruer les chemins qui nous permettent d'arriver à l'île Ste-Hélène et ceux qui se trouvent en bas de Longueuil, ce qui nous donnerait un immense espace pour le débarquement et le séchage du bois avec une profondeur d'eau de 16 à 20 pieds tout le long de la batture, d'après ce que me disent ceux qui font métier d'étudier la profondeur de l'eau pour exercer leur industrie.

J'ai parlé jusqu'ici du commerce local. Que n'aurais-je pas à dire du commerce de charbon, des matières premières indispensables à nos manufactures, car je crois vous avoir dit plus haut que le chemin *South-Eastern* passe par les campagnes et les townships les plus importants de la province de Québec. Pourquoi ne pas prendre la voie la plus courte et en même temps la moins dispendieuse pour arriver à nos ma-

nufactures qui bien certainement ont besoin de faire toutes les économies possibles pour ne pas reculer devant ce temps de compétition effrénée. Sortons un peu du chemin battu en prenant la voie la plus courte; car il paraît que partout on est pressé d'arriver au but si on doit en juger par tout ce qui s'écrit sur la voie la plus courte, que ce soit une voie pacifique, une voie déserte, voire même la voie de la fortune sur laquelle nous nous trouverons si le gouvernement voit d'un autre oeil et plus profond les raisons qui militent en faveur de l'établissement d'un ou de quai à Longueuil.

Je regrette de n'avoir pas par devers moi les statistiques nécessaires pour prouver la justesse de mes arguments et comme j'apprends qu'une députation ira auprès de l'honorable ministre des travaux publics pour avoiser la cause en question, j'espère qu'elle ira munie de chiffres qui seront de nature à convaincre le gouvernement de la justice et de l'importance de la demande qu'il lui sera faite.

J'ai l'honneur d'être,  
Votre dévoué serviteur,  
L. E. MORIN.

Comme nous l'avons dit, nous approuvons entièrement les idées émises dans cette correspondance. Il y a plus nous croyons qu'il serait à propos soit d'enclaver la baie de Longueuil dans les limites de la commission conjointe pour les intérêts de la rive sud, soit de constituer une commission spéciale pour le hâvre de Longueuil. Le premier de ces deux systèmes fonctionne très bien à Québec et à Lévis, les hâvres de ces deux localités étant sous le contrôle d'une commission conjointe. Nous croyons que par ce moyen il pourrait se faire des améliorations considérables sur la rive Sud pour l'avantage de Montréal et de Longueuil et sans qu'il en coûtât beaucoup. La rive sud devra avoir deux représentants dans cette commission conjointe pour y défendre ses intérêts. Dans une prochaine feuille nous étudierons cette question dans ses détails et nous croyons pouvoir démontrer que l'exécution de ces travaux serait de nature à favoriser les intérêts de toute la province.

### Droit de vote dans Longueuil.

Voilà nos élections terminées; il y a plusieurs mécontents; mais la grande partie est satisfaite, puisqu'elle a élu ses candidats.

D'ailleurs ce sera toujours la même histoire à chaque élection; pour contenter tout le monde il faudrait élire tous les candidats; chose impossible, n'est-ce pas?

Même dans une élection par acclamation, tout le monde devrait être satisfait, et, cependant, il reste toujours des mécontents.

Il serait, à présent, très à propos, de dire un mot sur le mode de qualification dont l'on jouit à Longueuil. Il y aurait suivant moi, beaucoup à remédier sur cette clause de notre charte.

Pour être juste, il faut avouer que les locataires sont placés dans une position très inférieure vis à vis celle des propriétaires.

Il n'est pas donné à tout le monde d'être propriétaire, car il y a des malins qui prétendent qu'ils sont encore mieux à payer un fort loyer que de verser annuellement dans le tiroir de la corporation de fabuleuses sommes pour les taxes; c'est là une matière de goût.

Cependant, il faut leur rendre justice à ces locataires, car, ils sont aussi intéressés à la chose publique que le capitaliste.

Voyons maintenant le côté pratique du sujet. Voici un locataire qui a à cœur de voter à une prochaine élection. Pour cela, il fait des sacrifices, s'impose des privations afin de pouvoir payer ses taxes; par cela, il se mettra en état par son vote de pouvoir donner un appui légitime au candidat qu'il supporte: il paie ses taxes, et le voilà tout heureux de pouvoir exercer ses droits

de citoyen. Mais il a compté sans la charte, et le jour du poll, le voilà qui se présente pour déposer son vote.

On l'arrête en lui disant simplement qu'il n'a pas le droit de voter! Il demande des explications, affirme qu'il a payé ses taxes, montre ses reçus, mais on coupe court à ses réclamations en lui disant: votre propriétaire n'a pas tout payé ses taxes; il reste une balance de soixante et quinze centins, et pour ces arrérages de taxes, vous, locataire, vous ne pouvez voter.

En raisonnant un peu, cette clause vous semble-t-elle juste?

Il y a dans Longueuil de riches propriétaires qui ont chacun six ou sept locataires. Arrive un candidat supporté par tous ces locataires: tous se hâtent de payer leurs cotisations pour voter en faveur de leur candidat et assurer son triomphe. (car, on sait que dans notre ville, les majorités sont toujours minimes).

Mais le malheur est que ce candidat ne plait pas à ces propriétaires; et ces capitalistes qui tiennent entre leurs mains le sort de dix ou douze voteurs, ne paieront pas leurs taxes afin d'empêcher leurs locataires de voter.

On dira ensuite que les élections sont le reflet fidèle de la majorité populaire.

Nous attirons l'attention des intéressés sur cette clause fâcheuse de notre acte d'incorporation.

Que les propriétaires se fassent payer leur loyer, parfait; mais qu'ils rendent justice à leurs locataires en ne leur enlevant pas les plus précieux de leurs droits.

ALPHA.

### SEMI EDITORIAL.

M. Bain, vient d'être élu député du comté de Soulanges par une majorité de 200 voix. M. Bain a certainement gagné d'être en chambre; car il a montré une énergie bien rare, un talent exceptionnel pour la lutte, et ce qui est mieux encore, il a réussi à faire donner des travaux publics à son comté. Nos félicitations au nouvel élu.

M. F. X. Beaudry, le millionnaire bien connu de Montréal vient de donner \$350,000 pour bâtir un asile d'orphelins. C'est un acte de générosité qui lui fera honneur dans des temps bien reculés. Nous désirons à présent trouver un philanthrope qui doterait Montréal d'une bibliothèque publique; ce serait un bienfait bien plus sérieux que toutes les entreprises publiques qui n'ont que pour but le gain et le travail physique.

La session se dépense petit à petit à Ottawa: il n'y a encore rien de fait. Cela n'est pas surprenant, il faut prendre un mois pour se préparer; et souvent cette préparation a été faite pour ne rien faire encore le reste de la session. C'est toujours la même ritournelle, il suffirait pourtant de s'y mettre. Si le ministre arrivait avec son budget de suite, l'ouvrage se ferait, et il y aurait économie de temps et d'argent.

Les Anglais commencent à être embêtés avec leur expédition du Soudan. La forteresse de Khartoum est prise et le général Gordon est prisonnier du Mahdi, ou peut-être est-il dans un meilleur monde que le nôtre. Gordon a agi en brave soldat dans toute cette affaire; mais l'Angleterre a voulu jouer trop serré avec l'Egypte, et elle s'est mise dedans proprement. Il reste Waiseley pour sauver la situation; mais quand il faut compter sur un métamora et un incapable comme celui-là, la situa-

tarville  
DEAU,  
DE LONGUEUIL.  
ir. irréprochable.  
12.  
ONGUEUIL.  
L. L. B.  
E  
LES—No. 78  
ÉGE,  
GUEUIL.  
RDUA  
ir à ceux qui  
voir toutes  
que:  
VICE, Etc.,  
Inc, No. 9  
RE  
Dame Est,  
Longueuil.  
joutier!  
UNETTES,  
Etc.  
res. Bijoux, etc.  
omme"  
re qu'un livre,  
jet ait été  
ans un  
ive du feu  
LLOCH  
omme"  
ju'un voleur  
n d'un  
des VOLEURS  
LLOCH.  
édaille d'or à  
Montréal (la  
plus haut prix  
se sont pré-  
BAS PRIX.  
EEN,  
Général.  
T. JACQUES.  
ngueuil  
riétaire.  
ART.  
heures A.M.  
" " P.M.  
" " "  
reau de Poste  
dessus, et 10  
le Québec, en  
s, excepté le  
natin où elle  
de Québec.  
IAL  
taire  
UEUIL.  
par année.  
9 par année,