

ra et la bonne ville de Québec aura ses chars électriques canadiens.

#### PROGRÈS.

Voici la lettre des articles du règlement auxquels fait allusion notre correspondant :

150 La dite compagnie devra, le ou avant le 1er jour de mai mil huit cent quatre-vingt seize, avoir complété et mis en opération :

1. Une ligne de son dit chemin partant d'un point près du marché Champlain, parcourant la rue Dalhousie jusqu'à la rue St André, de là parcourant la rue St André jusqu'à la rue St Laurent, suivant la rue St-Laurent et la rue St-Paul, jusqu'à la rue Desfossés, la rue Desfossés jusqu'à la rue du Pont, et la rue du Pont jusqu'à la rue Prince Edouard, partant ensuite de la rue du Pont par la rue St-François jusqu'au Boulevard Langelier, puis passant par les rues Demers, Bagot, jusqu'à la rue de l'Aqueduc et la rue de l'Aqueduc jusqu'à la rue St-Valier.

2. Une ligne commençant à la rue St-Paul, passant par les rues St-Nicholas, côte du Palais, rues du Palais, St-Jean, de la Fabrique, Buade, du Fort et Place d'Armes jusqu'auprès de la Terrasse Dufferin.

580 Lors de la signature du contrat, la compagnie déposera entre les mains du trésorier de la cité, comme garantie de sa bonne foi, une somme de cinq mille piastres, qui sera confisquée pour représenter les dommages dus à la cité dans le cas où les différentes lignes du dit chemin de fer ne seraient pas construites aux dates stipulées. Néanmoins, si des circonstances imprévues empêchent la compagnie de compléter ses travaux avant les dates fixées, et si la dite compagnie démontre à la cité que l'entreprise est dans des conditions satisfaisantes de progrès, et qu'elle a fait raisonnablement ce qu'elle pouvait, il n'y aura pas de confiscation, et lorsque les travaux seront finis à la satisfaction du conseil, la dite somme de cinq mille piastres sera remise à la compagnie, avec intérêt à quatre pour cent par an, et non autrement.

590 En outre du dit dépôt de cinq mille piastres, la compagnie devra fournir à la cité, par et dans le dit contrat, une ou des déventures au montant de cinq mille piastres, comme garantie supplémentaire de l'exécution des obligations imposées par le dit contrat.

Nous pouvons dire à notre correspondant que l'éventualité d'un retard était prévue. Nous avons eu occasion de la signaler et à M. Beemer et à quelques membres du Conseil-de-Ville, et nous devons dire que les circonstances atténuantes ne manquent pas. Ainsi, M. Beemer explique que l'an dernier il a, aux termes de son contrat, soumis le modèle de ses rails à l'Ingénieur de la Cité, mais que l'approbation requise ne lui ayant pas été signifiée à temps pour donner sa commande de rails avant la fermeture de la navigation océanique, il s'est trouvé conséquemment dans l'impossibilité de commencer les travaux avant le printemps. D'autre part, nous constatons en ville une disposition

assez générale à accorder à M. Beemer la prorogation du délai qu'il demande en ce moment.

Il est certes malheureux que l'affaire n'ait pu être poussée plus rondement, et nous le regrettons tout autant que notre correspondant. Mais il faut faire la part des circonstances dans une entreprise de cette importance.

Nous serions enchanté de voir l'Electrique construit avec de l'argent de Québec, et c'en eût été notre plus vif desir. Mais notre correspondant est-il bien sérieux lorsqu'il parle de tramway électrique construit par les Québécois? Si les capitalistes de Québec étaient réellement dans ces dispositions, il y a déjà plusieurs années que nous aurions notre Electrique. Sans vouloir rien dire de trop, la Compagnie du tramway actuel de la Basse-Ville, qui a tout son matériel, n'aurait-elle pas dû depuis longtemps remplacer ses chevaux par l'électricité? Il y a quelques mois encore, lorsque M. Beemer est venu offrir pour le stock de la Compagnie de Montmorenci \$100 par action en argent sonnante, plus \$50 de prime à prendre en stock dans la nouvelle entreprise, et que la Compagnie a exigé une offre en espèces pour le tout, soit \$600,000 cash pour un capital-actions de \$400,000, croit-on que cette réponse était bien de nature à encourager les capitalistes étrangers qui fissaient cette offre? N'ont-ils pas dû prendre ce refus comme un manque de confiance dans leur entreprise?

Helas! nous voudrions avoir autre chose à faire que de gourmander nos concitoyens, et de leur reprocher leur inaction, disons le mot, leur paresse. Mais ne nous faisons donc pas d'illusion sur la trop lamentable vérité: le capital québécois, à peu d'exceptions près, a peur de son ombre, il compte sur l'appoint des fonds étrangers, américains ou anglais, pour toutes les entreprises publiques de quelque importance. Nous en faisons pour notre part la triste expérience depuis que nous avons entrepris de faire de l'économisme. Il faut avoir un courage blindé à triple cuirasse pour prêcher le progrès à Québec. On a beau avoir sous les yeux le stimulant exemple des autres villes, on a beau voyager, constater de visu les merveilles accomplies dans les villes secondaires mêmes de la Nouvelle-Angleterre qui sont à nos portes, rien n'y fait. Il n'y a pas d'esprit d'association, pas d'unité d'intention ni d'action, et par conséquent pas de mouvement.

Ah! par exemple, on sait critiquer, fronder, comme nous le faisons nous-même en ce moment.

Mais la plupart du temps, ceux qui critiquent, le plus fort ont à peu près l'état

de fortune de la *Semaine Commerciale*, et s'exposent à s'entendre dire brutalement: Qui êtes-vous donc, vous, pour faire la leçon à ceux qui ont de l'argent! quels sont vos moyens de fortune, vos antécédents, vos succès en affaires, pour sermonner les autres? Et il faut bien admettre que la rebuffade est assez juste, ceux-là seuls qui paient ayant le droit de critiquer.

Point tant de paroles, et de l'action: cela vaudrait mieux. Nous nous souvenons qu'à l'inauguration de l'Electrique, il s'est dit bien des belles choses sur le resplendissant avenir que l'utilisation de l'énergie des eaux du Montmorenci ouvrait à Québec. On voyait déjà en rêve la ville sillonnée par des omnibus électriques, toutes les manufactures de Québec actionnées, toutes les maisons non seulement éclairées, mais chauffées, le dîner même cuit, par l'électricité. Voilà huit ans de cela, et où en sommes-nous? Non seulement Montréal et Toronto nous ont distancés; mais Ottawa, St-Jean, N. B., une infinité de petites villes, des villages mêmes, d'Ontario, ont leurs tramways électriques, on travaille même ça et là à relier ces villages et ces villes entre eux au moyen de voies électriques. La petite ville de Sherbrooke, 10,000 âmes à peine, aura son Electrique avant Québec. La vérité est dure à dire: mais, avec tous les avantages désirables pour la production de l'électricité, nous sommes ici déplorablement en arrière de nos inférieurs.

Est-ce qu'on ne se lassera donc jamais de rétrograder ainsi? Tous les jours nous entendons des hommes d'action déplore leur isolement, demander de l'air: On étouffe ici, nous disent-ils avec désespoir. Quand donc seront-ils en nombre suffisant pour commander, ceux-là?

Nous croyons pour notre part qu'un chemin de fer électrique à Québec paierait, qu'il reculerait les limites de la ville, qu'il accroîtrait la valeur de la propriété, qu'il attirerait ici du nouveau sang de nouveaux capitaux, des entreprises nouvelles.

L'exemple vraiment merveilleux d'Ottawa qui, depuis l'inauguration de son Electrique, le 1er juillet 1891, a vu sa population s'accroître de 10,000 âmes, sa propriété gagner 20% en valeur et ses revenus municipaux augmenter d'autant, nous engage à faire cette affirmation. Les gens sérieux, qui ont de l'argent à rien faire, en doutent-ils? Croient-ils sincèrement que ce serait un mauvais placement? Alors enterrons le projet Beemer avec les autres; n'en parlons plus, croisons-nous les bras et continuons à attendre la Providence.

Mais si l'on a vraiment foi dans l'entreprise, tout ce qu'il y a à faire, c'est de

ME

Téléph.

Vou

000000

000000

Adres:

HI

Seuls  
de la

Télé