

syndicat, et le gouvernement fédéral et celui de la province de Québec ont promis de venir en aide à l'entreprise, dès que la ville et les citoyens de Québec auront donné des preuves tangibles de leur foi dans cette amélioration publique.

Le Conseil de la Chambre est bien d'avis que dans ce cas-ci comme dans tout autre cas, c'est le moment pour ceux qui sont appelés à retirer des avantages directs de cette construction, de faire en sorte que leur contribution au capital nécessaire représente une proportion satisfaisante de ce capital.

Il y a en lieu de dire que, non seulement la ville de Québec, mais aussi les provinces maritimes et les Etats de la Nouvelle-Angleterre sont bien plus qu'on ne se l'imagine intéressés à voir l'entreprise entrer dans le domaine des faits accomplis.

Il y a cinquante ans, la ville de Québec seule était prête à construire le pont, sans secours du dehors, il y eut alors des plans et devis dressés et publiés. Ce qui empêcha la corporation de Québec de pousser l'entreprise plus loin, ce fut la catastrophe du pont suspendu de la chute Montmorency.

Depuis cette époque, la construction des ponts a fait d'énormes progrès tant au point de vue de la solidité que du coût de revient.

Le Conseil n'ignore pas que l'entreprise est un sujet de divergences d'opinions au sujet de la nécessité de ce pont et du site qu'il devrait occuper. Il ne faut pas oublier que la ville de Québec n'est reliée à la rive sud que par un service de bateaux-passagers, et que ce trait d'union, au point de vue des affaires, équivaut presque à un isolement surtout durant la saison d'hiver, c'est-à-dire pendant six bons mois.

Un convoi de chemin de fer de Québec ne peut traverser le fleuve du côté sud que par le pont Victoria à Montréal. C'est le point le plus rapproché qu'il puisse trouver au-dessus de Québec. C'est là assurément pour la ville une situation anormale, qui fait que Québec dans le système de chemin de la province, ne se trouve pas mieux placée qu'une petite ville d'intérieur.

Toute la voie ferrée entre Montréal et Québec, n'a pas plus d'importance que celle d'un embranchement; nous pourrions dire qu'elle n'a pas même la valeur d'une voie d'évitement au point de vue du trafic général, parce que les trains ne peuvent circuler entre Québec et Lévis. Quel que soit le site qui soit généralement choisi pour la construction d'un pont, le point important c'est que le vide soit comblé, que le pont soit construit le plus tôt possible, qu'il fasse de Québec le centre des voies ferrées des deux rives et l'équipe ainsi pour l'augmentation du trafic que les steamers de la future ligne à grande vitesse entre l'Europe et le Canada ne manquera pas d'apporter.

Telle sont les considérations que le conseil a fait valoir dans plusieurs requêtes; la dernière de ces requêtes qui était adressée au conseil de ville de Québec, lui signalait l'urgence qu'il y avait pour lui de se faire autoriser par la Législature de Québec à voter, le cas échéant, une somme de cinq cent mille dollars en faveur de l'entreprise.

Le chemin de fer " Le Grand Nord "

Le conseil a de nouveau demandé par dépêche télégraphique et requêtes

au gouvernement fédéral de subventionner l'entreprise du chemin de fer du Grand Nord, ce trait d'union de chemin de fer de Parry Sound entre Québec et la Baie Georgienne.

En juillet dernier et de rechef tout dernièrement, le Conseil a adressé un mémoire à la corporation de Québec pour lui donner les excellentes raisons pour lesquelles celle-ci devrait émettre des débetures pour \$250,000 en faveur d'une entreprise que l'on regarde comme l'une des plus importantes qui aient jamais été conçues dans l'intérêt de la ville de Québec.

Le gouvernement fédéral a accordé une subvention, mais la corporation de Québec n'a pas encore pris de décision au sujet de l'appui financier qu'on lui demande.

Comme la distance depuis la tête du Lac Supérieur jusqu'à Liverpool se trouvera raccourcie de plus de 300 milles comparée à la voie de New-York, on peut facilement prédire qu'une portion notable de l'immense trafic des lacs ne peut manquer, tôt ou tard, de prendre la voie canadienne.

Québec, par conséquent, se trouvant être la tête de ligne de la nouvelle voie, bénéficiera infailliblement de cette diversion de trafic et de cette façon, recevra une bonne compensation pour l'appui que la ville est priée de donner à l'entreprise.

Tarif de fret d'hiver

Le Conseil a correspondu avec les différentes compagnies de chemin de fer de la ville et du district, au sujet de la mise en vigueur de leur tarif d'hiver dès le 1er au lieu du 25 novembre.

La plupart des compagnies ont répondu qu'elles n'ont pas à proprement parler, de tarif d'hiver et qu'en élevant leurs taux dès le 1er novembre elles ne font que rétablir leur tarif régulier dont elles ne s'écartent l'été que parce qu'elles subissent la concurrence des transports par eau.

La gare de l'Intercolonial à Lévis

Conformément aux vœux exprimés par la Chambre de Commerce de Lévis et à la suite d'une entrevue avec des délégués de cette chambre, le conseil a adressé au gouvernement fédéral une lettre pour appuyer une requête de la chambre lévisienne demandant que la gare de l'Intercolonial à Lévis soit agrandie dans l'intérêt de la circulation des voyageurs et de l'expédition des marchandises.

Chemin de fer de la baie d'Hudson

En voyant que le gouvernement fédéral était saisi de divers projets pour relier la Baie d'Hudson avec l'intérieur du pays et l'Atlantique par chemin de fer, le conseil décida d'adresser au gouvernement fédéral une requête lui recommandant, avant de faire des frais quelconques et décider quoique ce fût au sujet de ces projets de voies ferrées, d'ordonner une exploration sérieuse de tout le pays sis entre Québec et la Baie James ou le point le plus éloigné de la rive orientale de la Baie d'Hudson.

Le conseil est convaincu que la voie la plus courte, la plus facile et la plus économique qui reliera la Baie d'Atlantique est celle de Québec. Le conseil en est arrivé à cette conviction à la suite d'une étude consciencieuse de la carte, et des rapports d'explorations récentes faites par des arpenteurs d'expérience, et il est d'avis qu'il serait à propos de faire dans le même but de

nouvelles démarches auprès du gouvernement dans l'intérêt d'une vaste étendue de territoire canadien.

Les steamers rapides de l'Atlantique.

Le Conseil s'est encore occupé de l'établissement d'un service de steamers de grande vitesse entre le Canada et l'Europe, et a adressé plusieurs requêtes à ce sujet au gouvernement fédéral. Dans l'une de ces requêtes il a accumulé toutes les raisons qui militent en faveur du meilleur service que l'on puisse obtenir. Il n'a pas cessé un seul instant de réclamer la ligne la meilleure et la mieux équipée, formée de steamers faisant au moins, en moyenne, vingt nœuds marins à l'heure.

Lors du Congrès des Chambres de Commerce de la province de Québec tenu le printemps dernier à Montréal, les délégués de Québec ont présenté un mémoire rédigé en termes clairs et énergiques, en faveur d'un service de ce genre, avec des steamers de pas moins de 10,000 tonnes.

À la suite de longs débats la proposition des délégués de Québec fut modifiée à l'article du tonnage des steamers, mais fut unanimement adoptée en ce qui regardait leur vitesse moyenne.

L'opinion en ce pays semble être unanime sur le point de la vitesse minima, afin de permettre au Canada de lutter à armes égales avec les lignes américaines de paquebots transatlantiques. La rapide traversée que le nouveau steamer de la ligne Dominion, le *Canada* a fait récemment justifie hautement cette opinion. Voilà qui devrait notablement influencer la politique du gouvernement fédéral à ce sujet. Déjà, dans les chantiers maritimes d'Europe, on construit des steamers qui devront couvrir 22 ou 23 nœuds marins à l'heure. Même du train que vont les choses, avant peu, un service de 20 nœuds sera quelque peu suranné.

D'après les autorités il serait impossible de concilier dans un steamer la vitesse avec le tannage c'est-à-dire la capacité de chargement; il faudrait sacrifier le tonnage à la vitesse ou la vitesse au tonnage. C'est le même cas que pour les chemins de fer; sur les voies ferrées, on a deux services, un pour les voyageurs et les malles, et l'autre pour les marchandises. En ce cas, le conseil est d'avis qu'il faudrait un double service de steamers, l'un pour les voyageurs et les malles, l'autre pour le fret. Ces steamers pourraient cependant prendre des voyageurs et des marchandises suivant l'accommodation qu'ils pourraient offrir respectivement.

Conséquemment, permettez-moi de vous dire, avec le conseil, ayons par tous les moyens possibles, les plus fins marcheurs de l'Atlantique pour les voyageurs, les malles et les marchandises sujettes à se détériorer promptement, et une bonne ligne de steamers pour le fret. Mettons-nous de cette façon en mesure de faire face à la concurrence, et de profiter de la supériorité de la route canadienne sur toutes les routes, entre le vieux continent et l'Amérique.

Ligne mensuelle de steamers entre Halifax et la Jamaïque

On a signalé aux autorités fédérales le fait que les steamers, subventionnés par la caisse publique, qui font un service mensuel entre Halifax et Saint-Jean, et la Jamaïque, ne viennent ni à Québec,