

**RAPPORT SUR LE PONT DE QUÉBEC**

PAR M. L'INGÉNIEUR BONNIN.

21 Octobre 1890.

Les tracés étudiés dans le présent rapport-mémoire sont :

- A. Tracé devant Québec.
- B. Tracé sur l'Île d'Orléans, allant de la pointe Martinière sur l'Île, sur le bras sud ; et de Ste-Pétronille aux chutes de Montmorency, sur le bras nord ; les deux ponts laissant une hauteur libre de 150 pieds.
- C. Tracé sur l'Île d'Orléans, allant de la pointe Martinière à l'Île sur le bras sud, et de Ste-Pétronille aux chutes Montmorency sur le bras nord. Le pont sur le bras sud, laissant une hauteur libre de 150 pieds au-dessus des plus hautes eaux, et le pont sur le bras nord une hauteur de 60 pieds.
- D. Tracé sur l'Île d'Orléans, allant de la pointe Martinière à l'Île sur le bras sud, et de St-Pierre à l'Ange Gardien, près de l'église. Les deux ponts laissant une hauteur libre de 150 pieds au-dessus des plus hautes eaux.
- E. Tracé sur l'Île d'Orléans, allant de la pointe Martinière à l'Île ; et de Saint-Pierre à l'Ange Gardien, près de l'église ; ce dernier pont laissant seulement une hauteur libre de 60 pieds au-dessus des plus hautes eaux.

**TRACÉS EN AMONT DE QUÉBEC.**

Nous pensons que, pour les raisons ci-après énumérées, tous les tracés en amont de Québec doivent, en principe, être rejetés.

Pendant la construction du pont, il se formera nécessairement, étant donné l'importance des travaux, un nouveau centre dans le voisinage des chantiers. Les travaux terminés, ce centre subsistera et deviendra le véritable terminus de la ligne ; c'est là que se produira la jonction du C. F. R., du G. T. R., du Lac St-Jean, de l'Intercolonial et du Québec Central. Québec ne sera plus en quelque sorte desservi que par une ligne secondaire, aboutissant à un cul-de-sac, et une partie de son commerce se transportera dans la nouvelle ville, ainsi formée.

Les charbons de la Nouvelle Écosse, pour ne citer qu'un exemple, se transportent aujourd'hui par l'Intercolonial pour la rive sud du fleuve, et par bateaux seulement pour la rive nord. L'hiver, ce trafic est arrêté sur cette rive, la navigation étant suspendue. L'érection d'un pont modifierait cet état de choses, Québec pourrait devenir dans ces conditions un marché important, alimentant toute la région jusqu'à Trois-Rivières, mais si ce pont est construit en amont, le marché se transporterait nécessairement à la tête du pont, le trajet étant direct, et d'autre part, les terrains meilleur marché pour l'établissement des chantiers.

Le même fait se reproduirait pour un grand nombre de produits, Québec y perdrait même, peut-être, les quelques wagons de fret qui traversent chaque jour par bateau, et qui alors, sauf ce qui est destiné spécialement à la ville, remonteraient directement.

L'expérience, d'ailleurs, prouve que toujours il en a été ainsi, et on peut citer de nombreux exemples de cette formatio

de ville secondaire, au détriment de la ville principale, isolée sur un cul-de-sac.

En résumé, nous croyons que, quelle que soit la différence du coût, un tracé en aval, ou mieux un tracé à Québec même doit être adopté.

**PONT SUR L'ÎLE D'ORLÉANS**

Les ouvrages d'un pont sur l'Île d'Orléans sont, certes, au point de vue des communications entre les deux villes, de beaucoup inférieurs à ceux d'un pont devant Québec.

En effet, dans ce tracé, il serait inutile, croyons-nous, de ménager une voie charretière. Le trajet est de beaucoup trop considérable, et l'augmentation de prix, correspondant à cette voie, ne serait nullement en rapport avec les avantages qu'on en retirerait. Les communications entre Lévis et Québec ne s'effectueraient donc que par le chemin de fer.

Si comme nous l'admettons dans cette étude, on fait usage de la voie du chemin de fer Montmorency & Charlevoix, il en résulte des inconvénients d'un autre ordre.

1o La voie du Montmorency & Charlevoix, construite avec une solidité peut-être suffisante pour un léger trafic, ne pourrait, dans l'état actuel, résister à un lourd trafic et à un service actif.

2o Il est possible que souvent l'hiver, les parties voisines des chutes soient bloquées par les neiges. Le M. & C., étant donné son tracé, ne fera probablement que peu de service l'hiver, il n'en sera plus de même après la construction du pont.

3o On ne peut éviter le passage sur le pont tournant de la rivière St Charles. Or déjà maintenant, la compagnie, paraît-il, considère cette servitude comme un grave inconvénient. D'après nos informations, le pont doit s'ouvrir environ 40 fois par jour.

On devra donc, si ce tracé est adopté, remédier à la construction de la voie, et prendre des précautions contre la neige. L'expérience de cet hiver sera d'ailleurs, à ce dernier point de vue intéressante.

Les désavantages que présente le pont sur l'Île, sont d'autre part, il est vrai, en partie compensés par la sécurité que présente l'exécution des travaux. Les fondations sont de moindre importance que devant Québec, les terrassements sont à peu près nuls, et les connexions avec les lignes voisines se réduisent à quelques centaines de pieds de voie, sans travaux d'art. Quant à la voie sur l'Île, elle ne présente aucune difficulté. Dans ces conditions, les devis ne peuvent être qu'un faible écart entre le coût prévu et le prix réel.

En résumé, comme nous le montrerons ci-après, le tracé par l'Île d'Orléans présente, au point de vue du trafic, une infériorité sur le tracé devant Québec ; mais il est plus avantageux, au point de vue pécuniaire, non tant par suite de la différence des prix prévus, que par l'écart qui peut se produire, dans ce dernier tracé, entre le prix prévu et le prix réel.

**PONT DE LA POINTE MARTINIÈRE A L'ÎLE**

Un examen complet et minutieux de la côte nous a amené à choisir comme site le plus convenable à l'emplacement du pont, le petit cap dit "Pointe Martinière", près de l'"Anse Bellevue" par St-Joseph.

**POITRAS & Cie. COURTIERS MARCHANDS A COMMISSION**

STOCKS de NEW-YORK achetés et vendus sur marge, aussi GRAINS sur le marché de CHICAGO par lots de cinq mille (5000) minots ou plus achetés ou vendus sur MARGE de 2 à 5 centins par minot, notre commission 1/4 de centin par minot y compris achats et vente, aussi LARD par lots de 250 Quarts ou plus, SAINDOUX par lots de 250 Tierces (86,000) lbs. Commission 2 1/2c par 100 lbs. PROMPT IRÈGLEMENT de toutes TRANSACTIONS. Nous pouvons renseigner nos clients sur les prix courants à toute heure du jour. Pour plus de renseignements écrivez ou venez à nos bureaux.

**VERRET, STEWART & Co.**

Quebec et Montreal

REPRÉSENTANT L'UNION SAULNIÈRE D'ANGLETERRE (The Salt Union of England)

Reçu régulièrement par vaisseaux et livrable à flot, à bord des chars ou en magasin.

**Gros Sel ordinaire**  
**Sel Fin** De qualité Supérieure  
 POUR le FROMAGE et le BEURRE  
 A vendre au plus BAS PRIX DU MARCHÉ  
**QUAI DES INDES, QUÉBEC.**

**POITRAS & Cie,**

Téléphone No 3,

**People's Chambers, 125 Rue St-Pierre, QUÉBEC.**

FARINES de toutes qualités en Poches ou Quarts ; aussi FOIN, GRAINS de toutes sortes vendus par quantité d'au moins UN CHAR, au plus bas prix du marché. Conditions COMPTANT à l'arrivée du char à destination.