

LE PONT SERA-T-IL UNE AFFAIRE PAYANTE ?

Beaucoup de gens se demandent en ce moment si les parts de la Compagnie du Pont de Québec sont ce qu'on appelle un bon placement. Nous avons déjà exprimé l'avis qu'il est possible que pour les premières années le revenu soit insuffisant à couvrir les frais d'organisation et le service des intérêts. Nous parlions ainsi faute d'informations suffisantes sur le volume de trafic probable. Tant que les compagnies de chemin de fer n'auront pas elles-mêmes étudié la question et fourni des chiffres, il sera assez difficile de tirer des conclusions absolument certaines sur ce point. Or, c'est précisément une question sur laquelle elles ont intérêt, pour le moment, à atténuer la vérité : elles censureraient leur propre inaction si elles admettaient qu'un pont entre Québec et Lévis est une nécessité du commerce et une entreprise payante. Le mieux est donc de ne pas attendre leurs apprêts et de construire le pont d'abord. Le fait accompli démontrera la vérité.

Un voyage que nous venons de faire à Sherbrooke nous a permis de recueillir des informations positives qui modifient sensiblement notre opinion sur la question qui fait le sujet de cet article. On sait que cette florissante ville des Cantons de l'Est est un point de convergence pour quatre grands chemins de fer, et par le fait même un centre de concurrence ou *competing point* important. Voici, à cette époque d'hiver, le nombre exact des trains qui y passent tous les jours :

		trains	
G. T. R.	Est 6	départs et 22	
	Ouest 5	arrivées	
C. P. R.	à l'Est 9		16
	à l'Ouest 7		
Q. C. R.	départs 3		6
	arrivées 3		
B. & M.	départs 4		8
	arrivées 4		
			52

Un train ordinaire de voyageurs se compose de 5 voitures, et de 17 pour trains marchandise, soit une moyenne de 11 voitures par train. Il passe donc à Sherbrooke, à cette saison d'hiver, plus de 550 wagons par jour.

Le réseau de chemins de fer aboutissant à Québec et Lévis se compose présentement de six lignes : le Pacifique, le Lac St-Jean, le Q. M. & C., l'Intercolonial, le Grand-Tronc, le Québec Central. Avant que le pont soit construit, ce qui prendra quelques années, il y aura des additions importantes : le Grand Nord, le Great Eastern, et peut-être d'autres.

Il est donc raisonnable de supposer qu'avec huit chemins de fer importants à différents points de vue, la

circulation sera pour le moins aussi grande sur le pont de Québec qu'elle l'est, en hiver, à Sherbrooke avec quatre lignes. Or, 550 wagons par jour, avec un péage moyen de \$4, donneraient un revenu quotidien de \$2,200, soit pour les 306 jours de l'année, \$660,000.

Le revenu annuel nécessaire pour payer l'intérêt et l'amortissement d'un capital de \$5,000,000 est de \$200,000. Il est hors de doute qu'il est possible de construire un pont au Cap Rouge pour ce prix, y compris les raccordements, gares, etc. Ajoutons \$50,000 pour frais d'administration, et il reste de la marge, on le voit. Il suffirait de moins de la moitié du trafic qui passe en ce moment à Sherbrooke pour assurer le plein paiement des charges annuelles plus de magnifiques dividendes à partager aux actionnaires.

Voilà, ce nous semble, des chiffres empruntés à la réalité, qui devraient engager les capitalistes à placer leurs fonds dans l'entreprise, et en même temps dissiper toute crainte de la part du gouvernement sur le résultat futur.

Les actionnaires seront certains d'un des plus beaux placements, et si le gouvernement préfère s'en tenir à une garantie d'intérêt plutôt que de donner des subventions en argent, il aura la certitude de ne pas être appelé à payer un sou.

UNE GRANDE LEÇON

Avant 1849, les ports de mer anglais étaient fermés à la marine étrangère pour protéger la marine nationale.

Colden, Bright et l'école libre-échangiste finirent par obtenir la levée de cet embargo. Les protectionnistes criaient alors que cela allait tuer la marine nationale.

Voici ce qui est arrivé :

TONNAGE DES VAISSEAUX ENREGISTRÉS DU ROYAUME UNI.

	Tonnes
En 1840	2,571,000
En 1849	3,096,000
En 1858	4,325,000
En 1878	6,236,000

En ne comptant que les vapeurs de plus de 1,000 tonneaux, l'Angleterre possédait, en 1889, des navires représentant 6,592,596 tonneaux ; la France 722,252 tonneaux ; l'Allemagne, 618,296 ; la Norvège, 150,698.

Huit ans après, l'année dernière, ces chiffres étaient ainsi transformés : Angleterre, 9,984,280 tonneaux ; Allemagne, 1,306,771 ; France, 864,598 ; Etats-Unis, 455,317 ; Norvège, 455,317. L'Espagne et l'Italie viennent ensuite.

De telle sorte que, des deux séries de chiffres ci-dessus, il appert qu'en huit ans

de 1887 à 1705, l'Angleterre a développé sa marine marchande à vapeur de 51.44 p. c. ; l'Allemagne de 107, la Norvège de 202 et la France de 19 71 0/0. Si l'on suppose que le même mouvement relatif continue dans les huit années présentes et à venir, l'Angleterre posséderait, en 1903, 15,220,193 tonneaux à vapeur ; l'Allemagne, 2,718,082 ; la Norvège, 2,376,286 ; la France, 1,025,010.

Ces calculs ne s'appliquent, comme nous l'avons dit, qu'aux vapeurs jaugeant plus de 1,000 tonneaux ; si l'on compte les vapeurs supérieurs à 100 tonneaux seulement, on trouve le tableau suivant pour 1895 :

5,690 anglais d'un total de 10,245,577 tonneaux bruts ; 831 allemands (1 million 360,472 t.) ; 532 français (933,244 t.) ; 477 américains (761,707 t.) ; 365 espagnols (519,315 t.) ; 551 norvégiens (494,612 t.) ; 322 italiens (344,523 t.) ; 204 hollandais (320,744 t.) ; 267 japonais (313,563 t.).

LE PARRY SOUND

La Compagnie du Grand Nord a reçu les deux importantes communications que voici :

Télégramme de Sir H. G. Joly de Lotbinière.

Il faut faire un voyage sur le chemin de fer de M. Booth jusqu'à Parry Sound pour avoir une idée de la grandeur et de l'importance de l'œuvre qu'il a accomplie. Ce qu'il a fallu de minage à travers le rocher et de travail pour traverser rivières et lacs, dont quelques-uns d'une grande profondeur, est énorme. Un coup d'œil sur la carte géographique suffit pour nous convaincre qu'il a réussi à raccourcir de plusieurs centaines de milles la distance qui sépare les champs de blé de l'Ouest de nos ports d'expédition. Je ne puis m'empêcher de croire que rien ne saura promouvoir davantage la colonisation du Nord-Ouest que le Parry Sound, en donnant aux cultivateurs des moyens de transport moins dispendieux pour leurs produits ; ce chemin d'étonnera aussi vers l'Est du Canada une partie du commerce de grain qui enrichit les ports de mer américains et l'apportera à nos ports canadiens en même temps que les produits des splendides forêts que traverse ce chemin de fer. C'est maintenant le temps pour la province de Québec d'être fidèle à sa fière devise : "*Natura fortis industria crescit.*"

H. G. JOLY DE LOTBINIÈRE.

LETTRE DE L'HON. W. LAURIER
Présidence du Conseil

CANADA

Ottawa, 7 décembre 1896.

L'HON. P. GARNEAU,
Québec,

Cher M. Garneau,

J'ai fait la visite samedi du nouveau chemin de fer "Ottawa et Parry Sound" jusqu'à Parry Sound même. Ce chemin sera complet et ouvert au trafic l'automne.