

tions de surveillance. Seulement, l'Etat leur achèterait leurs produits et n'achèterait jamais à l'étranger. Il paierait 38 à 40 francs l'hectolitre (\$7.60 à \$8 les 22 gallons—34 à 36c. le gallon), ce qui serait 25% de plus que les cours actuels.

L'Etat rectifierait parfaitement ces alcools, les aromatiserait avec des matières pures et en adjudgerait la vente aux marchands en gros, auxquels il les livrerait en bouteilles fiscales estampillées. Ceux-ci les livreraient aux cabaretiers, qui les vendraient à un prix tarifé, 10 centimes le petit verre ou 4 francs le litre, moyennant une remise de 20% qu'ils ne paieraient qu'après consommation.

—o)()o)()o—

EXPLICATION PERSONNELLE

Quelques journaux publient, dans leurs rumeur politique, que je serai probablement appelé à la rédaction-chef du *Soir* à Montréal.

C'est pour le moins prématuré. J'ai moi-même appris la nouvelle par les journaux. On conviendra que je n'ai rien à dire, et qu'il serait présomptueux de refuser une offre qui ne m'est pas faite.

Cependant, comme bon nombre d'amis de la *Semaine Commerciale* attachent plus d'importance que moi-même à cette rumeur de presse, je crois devoir dire que je n'ai nullement l'intention d'abandonner une entreprise que nous avons réussi, mon associé et moi, après deux années de travail ardu, au prix des plus grands sacrifices, à établir sur des bases solides.

ULRIC BARTHE.

—o)O)O—

LA QUESTION DU PONT

Le gouvernement fédéral a fait l'autre jour, à une interpellation de l'hon. F. Langelier au sujet du pont, une réponse qui a paru assez sèche : c'est qu'il n'avait pas l'intention de construire un pont entre Québec et Lévis, et qu'il n'avait devant lui aucune demande à cet effet.

Voici, au reste, le texte officiel :

"M. Langelier—Le gouvernement a-t-il l'intention de construire un pont en face de Québec ou dans le voisinage pour raccorder le chemin de fer Intercolonial avec le chemin de fer du Pacifique, ou d'aider à sa construction par une subvention ou autrement ?

M. Laurier—Ce n'est pas l'intention du gouvernement de construire ce pont, et il n'a pas de demande pour venir en aide à la construction."

Cette réponse ne doit pas nous décourager. Nous voulons croire que cette fin de non-recevoir ne s'applique qu'à la présente session, qui n'a été convoquée que pour voter les subsides en retard et doit être aussi courte que possible.

D'ailleurs, une affaire de cette impor-

tance ne se tranche pas sur une simple interpellation parlementaire. La dernière partie de la réponse ministérielle semble nous indiquer la marche à suivre.

Nous nous permettons d'offrir quelques conseils à ce sujet. Le gouvernement n'a rien devant lui, dit-il. C'est vrai ; voilà huit ans, croyons-nous, que les dernières démarches ont été faites par les citoyens de Québec. Il s'agit de remettre régulièrement la question devant le gouvernement. Il faut commencer par ressusciter la Compagnie qui existait alors et dont le bureau de direction comptait parmi ses membres un des ministres actuels. Si sa charte est caduque, il faudra créer une nouvelle compagnie.

La Compagnie du Pont de Québec a été créée en 1887 par statut fédéral 50-51 Victoria. A la session de 1891, un nouveau statut sanctionné le 31 juillet a été passé pour le remettre en vigueur à condition qu'elle commençât ses travaux dans les trois ans et les terminât dans les six ans de sa sanction.

Nous conseillons à la Compagnie de s'occuper sans retard de se remettre en règle, au moyen d'un statut passé à la présente session. Il n'y a pas de temps à perdre.

Toutes les études préliminaires du projet sont prêtes. Il ne restera qu'à faire ce que conseillait un concitoyen dans une entrevue que nous avons publiée le 29 novembre dernier, c'est-à-dire consulter les divers chemins de fer sur la somme probable de trafic que chacun pourrait fournir. Si le total était suffisant pour couvrir l'intérêt des débentures, on aurait par le fait même le meilleur argument pour obtenir du gouvernement une garantie d'intérêt, et les débentures, mises sur le marché, passeraient comme une lettre à la poste.

En 1885, M. Walter Shanley évaluait à \$800 par jour, soit 200 wagons à \$4 chacun, le revenu quotidien probable d'un pont à Québec, et à \$250,400 le revenu annuel. Or, le coût total d'un pont à voie simple au point le plus étroit du fleuve, avec tous ses abords, une grande gare centrale sur les Plaines, une gare aux marchandises à la Basse-Ville, les évitements, droits de passage, usines, équipement, administration, etc., n'irait pas à 5 millions de piastres. La compagnie aurait donc la perspective d'un revenu égal à 5% de son capital. Et notons que, dans ces calculs la structure du pont figure pour \$3,500,000, et qu'aujourd'hui il ne manque pas d'ingénieurs qui prétendent qu'au bas prix actuel de l'acier, le même ouvrage pourrait être exécuté pour moins de \$3,000,000.

Nous croyons que, devant une représentation régulière de ces faits, le gouver-

nement ne saurait refuser le concours qu'il est, au reste, de son devoir d'accorder aux entreprises publiques.

En d'autres termes, l'initiative doit partir de Québec, et non d'Ottawa.

—o)C(())oC(o—

L'EXPOSITION DE TROIS RIVIÈRES

Ayant eu le plaisir de visiter l'enceinte de l'Exposition en préparation pour la semaine du 14 au 19 septembre à Trois-Rivières, nous pouvons en parler en connaissance de cause.

La première chose qui frappe le visiteur, c'est l'admirable topographie des lieux. Comme le dit plus loin le Professeur Robertson, l'endroit est unique. C'est un vaste plateau qui s'élève juste sur les confins de la ville, à proximité de la voie du Pacifique, et où l'on arrive aisément par une pente adoucie. Nous y reconnaissons l'ancien champ de courses qui eut ses jours de grande vogue du temps de feu M. DeNiverville ; les amateurs du turf y venaient alors de tous les points du pays. La Compagnie d'Exposition a acheté ce terrain et y a déjà fait des travaux considérables.

De ce promontoire, on a une vue superbe sur le fleuve, et au delà sur la vaste plaine du sud. Du dôme de l'élégant pavillon fédéral dont on termine la construction, le regard portera, dit-on, jusqu'aux Iles de Sorel, par de là la nappe du lac St-Pierre. Ce sera vraiment l'Exposition de la Vallée du St Laurent, car on la voit d'ici dans toute sa beauté.

La périphérie du champ d'exposition, indiqué à la ronde par une haute palissade en bois, embrasse une superficie de 60 arpents de pelouse et d'allées de sable fin, d'où émergent déjà des groupes importants et variés de bâtiments. La pièce principale jusqu'ici est le Pavillon fédéral, un octogone en bois peint qui coûtera \$5,000. Le gouvernement fédéral a retenu le premier étage pour les produits de la Ferme Expérimentale d'Ottawa. Les deux étages supérieurs seront consacrés à l'industrie domestique.

Non loin de là, on commence à ériger le Pavillon industriel, aux frais de la Compagnie. Ce sera pour la première année un bâtiment de 60 pieds carrés, auquel on ajoutera par la suite des ailes donnant chacune une extrême longueur de 175 pieds. Ce pavillon rivalisera d'élégance avec celui dont nous venons de parler.

Les autres constructions déjà terminées sont : le Pavillon des machines, le Poulailler, des écuries capables d'abriter 125 chevaux, douze remises pouvant contenir 150 vaches, une grange, la bergerie et la porcherie : tout cela disposé avec un alignement parfait, bien isolé, séparé par