

qui mettent la glace en pièces, accumulent ces hautes montagues à travers lesquelles les habitants de Longueuil doivent se frayer un passage. Le chenal se rétrécit par l'amoncellement qui se fait en dessous, le pont n'offre plus à l'eau qu'un passage insuffisant. C'est à ce moment que se produisent les inondations automnales.

Pour empêcher ces désordres, il faut donner à la glace supérieure un point d'appui qui lui permette de résister au courant, prévenant ainsi l'étouffement du fleuve et conséquemment les inondations.

Ces points d'appui se trouveraient dans des piliers de six pieds plus élevés que les quais, bâtis aux endroits marqués d'au plan, sur des batteries, en sorte qu'ils ne nuiraient aucunement à la navigation.

D'autres piliers semblables pourraient être établis au-dessus du Pont Victoria, offrant une garantie additionnelle.

Deux faits incontestables vont prouver que cette théorie est parfaitement juste.

Voici le premier.

Depuis la construction du Pont Victoria, les inondations sont beaucoup moins fréquentes et désastreuses qu'autrefois. Les anciens citoyens peuvent en rendre le témoignage.

Quant au second, il se trouve dans la manière dont la glace s'est formée l'automne dernier dans le port. Comme l'eau était très basse, la glace a pris sans effort. Solidement appuyée sur les quais, elle n'a occasionné ni refoulement, ni conséquemment d'inondation. Il y a longtemps qu'elle n'a pas été aussi unie en face de Montréal.

D'un autre côté, ces piliers seraient aussi une garantie contre les inondations du printemps. La glace part très haut en bas. Partie des lacs elle vient heurter celle du fleuve. Entraînée par un courant impétueux, elle s'insurge contre les obstacles, s'agglomère en masses énormes. En montant, l'eau la rejette sur la ville, et c'est alors que se forment ces énormes digues qui ont de quarante à cinquante pieds de profondeur. On conçoit que repoussée par cet obstacle, l'eau se répand sur les bords. On n'a pas oublié qu'il y a trois ans l'eau dépassa de 22½ pieds son niveau ordinaire et qu'un tiers de la ville fut submergée.

Les piliers retarderaient le départ de la glace supérieure, laisseraient à celle d'en bas le temps de s'affaiblir, et diminueraient la résistance. Elle partirait toute entière en même temps et sans effort. L'ouverture de la navigation n'en serait aucunement retardée parce que généralement le fleuve est libre devant Montréal une ou deux semaines avant de l'être à Portneuf, aux Trois-Rivières et à Sorel.

Les piliers construits, le premier pas serait fait vers la réalisation du projet d'amélioration du Havre.

Pour le reste, il s'agit de créer de l'autre côté des îles Ronde, Ste. Hélène et Moffatt une nappe d'eau suffisante pour recevoir les vaisseaux d'un fort tonnage et leur permettre d'y prendre et débarquer leurs cargaisons.

Pour y arriver, il n'y aurait qu'à détruire le grand quai de St. Lambert F, et à construire d'un point peu éloigné du Pont Victoria S, une chaussée de plançons chargés de pierres pour laisser passer l'eau, jusqu'à l'île Moffatt E. De ce point la chaussée devrait être solide et d'une certaine hauteur, H, s'appuyant sur l'île Ste. Hélène J, et l'île Ronde I, jusqu'au remou de Longueuil, où une jetée transversale O, munie d'une écluse, P la rattacherait à la terre ferme. Il y a maintenant derrière l'île Ste. Hélène

une profondeur d'eau variant de 4 à 10 pieds. En élevant son niveau de six pieds, ce qui serait facile et sans danger, vu l'élevation des rives des deux côtés, on obtiendrait un magnifique bassin N, de 10 à 16 pieds, six fois plus grand que celui proposé par M. Young.

Ce serait un dock superbe, un lieu d'hivernement et de refuge assuré pour les vaisseaux qui préféreraient y passer l'hiver que de descendre aux îles de Boncherville. Il y aurait place pour y recevoir les radoux de bois, établir des chantiers de construction et de réparation, en faire l'entrepôt du commerce du bois de construction qui serait expédié en Angleterre, aux Indes et dans l'Amérique du Sud en navires, et aux Etats-Unis en chemins de fer.

Cet article est très volumineux et requiert beaucoup d'espace qu'il est impossible de lui fournir de ce côté du fleuve. Les abattoirs dont il est si fort question et que l'on est si embarrassé de localiser, doivent être établis sur un cours d'eau pour être inoffensifs. Il serait impossible de leur trouver une meilleure position que l'endroit marqué K.

L'île Ste. Hélène pourrait être transformée en un parc supérieur à celui de la Montagne, parce qu'il serait au centre de la ville et plus facilement accessible. Le quai de St. Lambert détruit serait remplacé par un pont bâti sur pilotis M, qui s'appuyant sur l'île Ste. Hélène, irait donner la main au continent, tandis qu'un ou deux petits bateaux à vapeur feraient la traversée de cinq en cinq minutes, établissant entre les deux rives des rapports beaucoup plus rapides et plus faciles.

Comme havre de refuge, le bassin projeté rendrait les plus grands services dans les cas où l'hiver commencerait aussi brusquement que cette année. Plusieurs navires ont péri, une trentaine d'autres courent les plus grands dangers, qui seraient parfaitement en sûreté derrière l'île Ste. Hélène.

Naturellement St. Lambert deviendrait en fort peu de temps un poste très important. C'est un point où se ferait la jonction de plusieurs chemins de fer et des bateaux à vapeur. L'exécution des travaux publics tels que les quais, la construction, la réparation et la préparation des vaisseaux, le travail des manufactures qui ne manqueraient pas de profiter des immenses pouvoirs d'eau créés, celui des abattoirs etc., etc., et attireraient et fixeraient une population nombreuse et industrielle qui ne pourrait manquer de prospérer, tandis que Montréal resterait toujours le grand centre et profiterait de tout ce que gagnerait St. Lambert.

Sans doute que ces travaux exigeraient la dépense de sommes importantes; mais elles ne sont pas à comparer avec celle qu'entraîneraient d'autres projets, ni surtout avec les résultats que l'on peut attendre de leur réalisation.

Nous livrons ce sujet aux méditations des esprits réfléchis qui sentent la nécessité de faire un grand effort pour empêcher que le commerce aille chercher ailleurs l'espace qui lui manque ici. Nous sommes persuadé qu'ils trouveront que notre plan est à la fois très pratique, très-avantageux et conséquemment très acceptable.

En terminant, nous désirons rendre justice à qui justice est due, et déclarer que l'idée de ce plan appartient à M. Joseph Léveillé, qui a une expérience de trente ans dans la navigation du St. Laurent, qui connaît le fleuve à fonds, et dont le nom est synonyme d'esprit juste et droit, aux yeux de tous ceux qui le connaissent.

UN PONT SUSPENDU À QUÉBEC.

Le *Canadien* a publié récemment une série d'articles fort remarquables sur l'avantage qu'il y aurait de jeter un pont suspendu sur le St. Laurent dans le voisinage de Québec.

Notre confrère a démontré de la manière la plus évidente que la vieille capitale ne prospérerait rapidement qu'à la condition de se trouver en rapports constants avec les chemins de fer Intercolonial du Grand-Tronc, du Pacifique et les voies ferrées américaines.

C'est un fait que tous les intérêts souffrent des retards, des embarras et des incon vénients causés par l'anomalie de la traverse en bateaux à été, en voitures en hiver des malles, des voyageurs et des marchandises.

Il n'y a pas le moindre doute qu'un pont de chemin de fer qui reliait les deux rives du fleuve ferait la fortune de Québec.

Le *Canadien* croit que ce pont devrait être construit près de la rivière chaudière, parce que le fleuve y est moins large et que les frais seraient de moitié moins élevés.

Le coût total, y compris celui de l'embranchement, est évalué à \$3,000,000. Notre confrère conseille la formation d'une compagnie dans laquelle entreraient le gouvernement fédéral, représentant l'intercolonial, le Grand-Tronc, le chemin de la rive nord, la Corporation de Québec et le gouvernement provincial. La mise du premier associé serait de \$1,000,000; celle du Grand-Tronc, du chemin de la rive nord et de la Corporation de \$500,000 chacun. Cela formerait un total de \$2,500,000. Les \$500,000 nécessaires pour terminer le pont seraient empruntées sur la garantie de terres que la province serait invitée à donner à la Compagnie.

Ces articles ont eu du retentissement et mériteraient d'en avoir. Il nous fait peine en ce moment d'avoir à rappeler à nos amis de Québec qu'ils ont lié les mains au gouvernement, quand, par leurs délégués, ils entraînaient la Chambre de Commerce de la Puissance à déclarer qu'il ne devrait entreprendre aucun nouveau travaux, avant l'élargissement des canaux du Welland et du St. Laurent. Ils ont cru alors qu'ils réussiraient seulement à empêcher le creusement du Lac St. Pierre aux frais publics, et il se trouve qu'ils ont mis le plus grave embarras à leurs propres projets d'agrandissement.

C'est avec justice que les députés du Haut-Canada pourraient leur répéter ce que ceux de Québec disaient à Montréal: Ce pont vous regarde; faites-le à vos frais.

Ceci n'est qu'une observation que nous nous permettons en passant pour démontrer que la politique de jalousie que les villes de Québec et de Montréal ont pratiqué à l'égard l'une de l'autre leur fait tort à toutes deux. Il y a place dans la Province de Québec, pour deux grandes villes.

Québec ne peut prospérer sans que Montréal s'en ressente, et vice versa. Au lieu de se faire la guerre, de se nuire réciproquement, qu'elles se donnent donc plutôt la main. Elles seraient fortes par l'union. Le temps qu'elles perdent à se chicaner, d'autres en profitent pour les dépouiller de ce qui leur reviendrait de droit. Le Haut-Canada suit la politique "diviser pour régner." Que le Bas-Canada lui oppose l'union étroite, sincère et cordiale de toutes ses forces, et il n'aura rien à craindre.

Telle est la seule politique sage à suivre, on en conviendra partout, nous en sommes persuadés.