

Québec Central	
2 trains passagers et mixtes x 5 wagons . . . 10	
1 train fret 20	
	30
Chemin de fer du Nord	
20 wagons par jour à traverser	20
	132
Dans les deux directions:	264
313 jours de travail dans l'année x 264 par jour.	82,632 wagons"

Le 1er mars 1885, le *Chronicle* disait :

" Nous avons, de temps à autre, à répondre à l'objection que le pont serait une superfétation dans notre système de chemins de fer et qu'il n'a pas pour lui l'opinion des hommes sérieux." (Il citait ici les opinions exprimées par le général Seymour en 1872, l'hon. John Young la même année, San lford Flemit, sir John A. Macdonald et M. George Stephen en 1884, puis notre confrère ajoutait :)

" Il passe maintenant environ 1300 wagons par jour sur le pont Victoria, et les meilleures autorités en matières de chemin de fer au Canada disent qu'un pont à Québec porterait au moins 500 chars par jour dès le début, au lieu de 300, ce qui est la base des calculs qui précèdent

" Nous apprenons qu'un syndicat de Londres offre de bâtir le pont moyennant une simple garantie d'intérêts à 1% de la part du gouvernement fédéral pendant vingt-cinq ans. Le pont de St Jean N. B., maintenant en cours de construction, est bâti au moyen de fonds avancés à titre de prêt par le gouvernement fédéral, à raison de 80% sur les évaluations des travaux au fur et à mesure. Pourquoi donc hésiter à accepter l'offre du syndicat de Londres, qui est en elle-même moins onéreuse que le mode adopté pour la construction du pont de St-Jean, d'autant plus qu'il s'agit d'un ouvrage beaucoup plus important, puisque ce serait le dernier chaînon de notre système national de chemins de fer ?"

Le 1er mai 1886, le *Chronicle* appuyait de toutes ses forces le mémoire adressé au gouvernement par la Compagnie du pont de Québec, demandant la garantie de l'Etat pour l'intérêt à 4% d'un emprunt de 4 millions à 25 ans, ou un bonus de \$2,500,000. Il constatait que la ville n'avait pas hésité à souscrire un million de piastres, et que le commerce de Québec, par la Commission du Havre, s'était déclaré prêt à imposer une taxe sur son trafic océanique pour payer l'intérêt des 3 millions dépensés en améliorations dans le port. Puis il concluait ainsi :

" L'urgente nécessité d'un pont est hors de question. Que l'entreprise doive payer ses frais, c'est également hors de question. Nous devons insister pour que les hommes politiques poussent l'affaire roulement devant la Chambre Il n'y a pas d'excuse pour tarder davantage. . . . Il ne nous fait ni chaud ni froid que ce soit celui-ci ou celui-là qui bâtira le pont,

pourvu qu'il soit construit et que ses affaires soient bien administrées. Le mémoire envoyé au gouvernement est juste et raisonnable. Le gouvernement ne peut convenablement mettre de côté les raisons vigoureuses données par la compagnie."

Nous faisons ces citations parce que le *Chronicle* est justement le journal qui en ce moment fait le plus de midi à quatorze heures à propos du pont. Nous avouons ne pas comprendre notre confrère de la Base-Ville. S'il était urgent de construire un pont quand nous n'avons que trois chemins de fer, combien ne l'est-il pas davantage maintenant que nous en avons six! Si Québec souffrait cruellement de l'isolement il y a dix ans, les années n'ont fait qu'aggraver le mal. Si le pont devait relever le port de Québec en 1884, le besoin doit s'être augmenté puisque depuis cette époque le tonnage et le nombre des vaisseaux qui fréquentent le port ont encore diminué.

Notre confrère prétendait alors que la construction d'un pont aurait pour premier effet de retenir ici la navigation en nous fournissant des communications directes avec tout le reste du continent. Aujourd'hui, il soutient qu'il faut commencer par avoir des steamers, et que le pont se fera ensuite tout seul.

Il nous paraît y avoir là un manque de logique inexcusable. Il est des faits que notre confrère saurait d'autant moins contester en doute qu'il les a lui-même proclamés tant et plus. C'est que Québec a déjà des facilités de communication avec la mer, mais que ces facilités lui manquent déplorablement du côté de terre. On peut dire sans trop exagérer que Québec est souvent aussi loin des grands centres du continent que de Liverpool; il est des saisons où nous sommes plus près de Montréal que de Lévis. Québec et Lévis ne sont que des stations d'embranchement.

Il ne manque plus qu'un pont pour nous mettre sur un chemin passant. Le moment est propice; les gouvernements, fédéral et provincial, la ville de Québec, sont disposés à en assurer la construction. On ne leur demande pas un sou; seulement leur endossement pour nous permettre d'emprunter à bonnes conditions les fonds nécessaires. Le *Chronicle* a lui-même démontré que les revenus du pont rembourseront aisément les prêteurs. Devons nous mettre de côté toutes ces considérations et prendre feu pour une affaire qui intéresse à bon droit le Dominion en général, mais qui n'offre aucun avantage particulier pour notre ville ?

L'amélioration du service transatlantique est certes chose désirable, comme toutes les améliorations. Nous en sommes, dans la mesure du possible, comme citoyens du Dominion; mais nous ne croyons pas que la question doive être traitée au

point de vue de Québec, avec la secrète espérance que les steamers rapides n'iront pas plus loin que Québec. Les opinions sont libres, mais celle-là est inavouable et illusoire.

COMMISSION DU HAVRE

MM. J. B. Laliberté, Wm Macpherson, Narcisso Rioux, Harold Kennedy et D. Arcand, les cinq nouveaux commissaires nommés par le gouvernement fédéral pour remplacer MM. Edmond Giroux, V. Châteauevert, A. J. Turcotte, F. Carbray et l'hon. J. Sharples, ont pris possession mardi de leur charge.

La séance a eu lieu à 5 heures de l'après-midi dans la magnifique salle de la Commission du Havre, Entrepôt de Douane rue Dalhousie.

M Wm Rae, l'un des représentants des intérêts maritimes, a été appelé à la présidence provisoire, et M. Julien Chabot, commissaire représentant la Chambre de Commerce de Lévis, secondé par M. Wm Macpherson, a proposé que M. J. B. Laliberté fût élu président de la Commission. La motion a été adoptée à l'unanimité et le nouveau président a pris le fauteuil aux applaudissements de ses collègues. Il les a alors remerciés dans un petit discours concis et clair, dont voici au reste le texte :

Mes chers collègues,

Permettez-moi d'abord de vous remercier cordialement pour le grand honneur que vous me conférez. Je l'accepte de vous avec le sentiment complet de ma nouvelle responsabilité et le désir, qui, j'en suis convaincu, est partagé par chacun de vous, de remplir mon devoir avec toute l'énergie dont je suis capable.

L'illustre homme d'état qui nous appelle à prendre charge des intérêts de notre havre, est le premier Québécois qui occupe la haute position de Premier Ministre de notre Puissance. Ses connaissances personnelles de nos intérêts locaux, son inaltérable dévouement pour son pays, particulièrement pour cette province et notre district, sont autant de stimulants qui doivent nous encourager dans l'accomplissement de notre nouvelle tâche.

Je n'ai qu'un mot à ajouter : mon plus vif désir est de me rendre digne de la confiance de l'honorable Wilfrid Laurier, et, avec l'appui des habiles collègues qui entourent le président de la Commission du Havre de Québec, j'entre en office sous les meilleurs auspices, et avec la conviction que nous aurons maintes opportunités de rendre d'éminents services à notre port.

Messieurs, encore une fois, je vous remercie de l'honneur que vous avez bien voulu me conférer.

Le secrétaire, M. James Woods,—qui entre parenthèse a succédé il y a huit ou neuf ans à M. Hector Verret, aujourd'hui auditeur de la Province, mais qui est au secrétariat depuis 1876,—a ensuite donné lecture des minutes, et la Commission