

de Québec par le chemin de fer électrique. Les immenses entrepôts et la gare générale que l'on construira là bas nous forceront à établir une ligne de communication constante entre la ville et le pont.

Nous nous sommes habitués à laisser nos meilleures entreprises tomber entre les mains des étrangers, c'est une bien grave erreur. J'ai vu récemment avec une bien vive satisfaction entreprendre nous-même une entreprise publique. Je veux parler du chemin de fer électrique. C'est encourageant pour les nôtres et c'est très bien, car toutes les parts du stock de l'Électrique sont achetées et vous ne pourriez vous en procurer pour aucune considération. Soyons patriotes pour le pays, mais surtout soyons patriotes pour notre ville.

Quant à la navigation d'hiver, j'ai l'espoir que nous l'aurons avant longtemps, n'en doutons pas. Il s'agit seulement d'y faire un essai au point de vue commercial et nous verrons bien. Je suis persuadé qu'il est plus facile de naviguer le Saint-Laurent maintenant qu'au mois de mai. Le fleuve est presque libre de glace et ce n'est qu'à l'époque de la débâcle que cette navigation offre quelques dangers.

L'hon. Pierre Garneau dit en substance qu'il n'a rien à ajouter aux paroles de l'hon. M. Dobell sur la question du pont. Nous devrions décider cette question là immédiatement. Quant à la compagnie Grand Nord, on a dit toutes sortes de choses merveilleuses sur ce chemin de fer. On a dit entre autres choses que la compagnie n'était pas bien forte. Eh bien! pour ma part, je suis prêt à me retirer et à donner ma place à un autre. Mon seul désir est de voir cette ville prospérer, et pour cela, il nous faut le trafic de l'ouest. Il en dépend de nous de faire de Québec une ville de progrès. Nous devons tous mettre l'épaulé à la roue, mais nous n'arriverons pas si nous passons notre temps à regarder faire les autres. Quant au pont, comptez sur moi, j'y mettrai de mon travail et de mon argent, car j'ai à cœur l'avancement de Québec. Mais je crois aussi que nous devrions compléter ce qui est déjà commencé.

M. Archer.—Y a-t-il une compagnie existante?

M. H. M. Price.—Oui la compagnie existe depuis 10 ans, la charte est valide, mais il nous faut du sang nouveau, ce changement ne saurait donner lieu à aucun malentendu vu que les membres sont prêts à se retirer pour faire place à d'autres.

M. Joseph Turcotte ne voit pas pourquoi l'ancienne compagnie serait tolérée; elle a eu dix ans pour commencer la construction d'un pont et elle n'a rien fait. Au reste à quoi bon une telle compagnie si elle ne rencontre les vues et les conditions nécessaires pour s'assurer les montants promis pour la construction du pont devant Québec.

M. U. Barthe parle dans le même sens. Son Honneur le maire.—Le principe du Pont est reconnu, il nous faut avoir un pont. Il est fort possible que la compagnie du pont ait ses torts mais les personnes qui se sont occupées de la question du pont connaissent la somme de travail que la compagnie a accomplie. Il serait donc injuste de l'abandonner ainsi. Je tiens de source certaine que sa charte est périmée, mais un simple bill à la prochaine session pourrait la faire revivre avec les nouveaux changements suggérés. Il est malheureux

que nous ne puissions trouver quinze personnes comme l'hon. M. Dobell qui pourraient souscrire \$10 000.

L'hon. M. Garneau—Vous en trouverez peut être dix.

Le maire.—N'oublions pas les paroles de l'hon. M. Laurier au banquet du Frontenac. Ce n'est pas tant le capital que le caractère des directeurs de la compagnie dont il faut s'assurer.

L'élection des directeurs va avoir lieu tout de suite, c'est le temps de s'en occuper et de mettre nos conditions.

Quant au pont, l'ingénieur A. L. Light m'a assuré tout dernièrement qu'un pont au Cap Diamant coûterait entre huit ou dix millions. Comment trouver un tel montant, quant nous avons déjà des difficultés pour trouver trois millions de piastres?

Avant dix ans, le Cap Rouge sera dans les limites de la ville de Québec. Je puis hasarder cela en toute sûreté, car déjà on s'occupe d'annexion de ce côté, puis l'Électrique va aider puissamment en ce sens. On semble objecter en certains endroits au site du pont. Voyez Montréal, les ponts ont été construits hors la ville, à la Pointe St-Charles et à Lachine. Le raccourci d'un grand nombre de chemin de fer ne doit pas se faire au centre même de la ville, c'est trop coûteux.

La ligne rapide devra suivre la construction du pont et cette ligne en sera une des conséquences naturelles, car alors nous aurons le fret nécessaire pour ces immenses navires et ce qui nous manque maintenant. Le trafic maritime suit une impulsion naturelle tout comme le courant du fleuve. On ne pourrait l'empêcher d'atteindre son but.

Je dois féliciter l'honorable M. Garneau sur le travail gigantesque qu'il a fait pour le Grand Nord; on lui doit beaucoup pour les efforts qu'il fait afin de relever le commerce de Québec mais je dois lui dire que contrairement à ce qui a été dit et à ce qu'il a semblé croire le conseil de ville ne s'est jamais démenti. Sa ligne de conduite envers le Grand Nord a toujours été ce qu'elle est aujourd'hui. Personnellement j'ai toujours été en faveur de ce chemin de fer et je le suis encore. Mais la ville de Québec a droit de savoir si réellement la compagnie pourra parachever cette ligne de chemin de fer avec l'argent qu'elle lui avancera. Ayant trouvé que la compagnie ne pouvait pas faire cela, la ville a refusé l'octroi.

On a su dire que je contrôlais le Conseil, M. Thos. Davidson qui j'ai le plaisir de voir ici présent, me faisait ce compliment à sous sa signature tout récemment dans le *Chronicle*. Eh bien! que M. Davidson sache bien et que tout le monde soit bien assuré que le Conseil de ville de Québec ne se contrôle pas. Je vois l'échevin Cooke et plusieurs autres échevins ici présents, qu'on leur demande si je les contrôle et vous verrez la réponse. Il est fort facile pour les promoteurs d'une entreprise de demander un quart de million de dollars, mais nous avons la garde des deniers du contribuable, et s'il nous arrivait de lui demander une augmentation de taxe sans rien lui montrer en retour de cette augmentation que dirait le contribuable?

Il se demanderait, avec raison, par quelle sorte de gens les affaires municipales sont administrées.

Le conseil a déjà fait ses preuves; il veut le progrès. Nous pourrions peut-être aider la Compagnie lorsque nous verrons ce que les gouvernements fédé-

ral et local feront pour les trente-cinq milles de chemin qui reste à construire et pour la construction du pont de Hawkesbury. Maintenant le gouvernement local s'est engagé à donner de l'aide pour le pont, mais une motion a été adoptée à la dernière heure à la dernière session qui rend l'octroi difficile sinon impossible. Le député de Québec-Centre, M. Châteaufort, que je vois ici présent, pourrait peut-être retirer la motion dont il est l'auteur, et ainsi aplanir le seul obstacle qui reste devant nous! (rires).

M. Châteaufort.—Le gouvernement, par ma motion n'a pas voulu dire qu'il fallait que ce pont soit absolument construit entre Québec et Lévis.

M. John Breakey.—Je n'ai rien à ajouter aux discours qui ont été prononcés. J'approuve fortement l'entreprise qui est maintenant devant nous et j'ajoute mon nom à celui de M. Dobell pour \$10 000.

L'hon. M. Dobell s'objecte à l'ancienne compagnie du pont. Il suggère de réunir ensemble des personnes qui auront l'approbation des différents corps, puis de former une nouvelle compagnie.

Les livres de souscriptions seront ouverts au public. On prendra n'importe quel montant jusqu'à \$5, car c'est une entreprise nationale. Lévis sera avec nous pour cette entreprise car la ville voisine retirera sa part des bénéfices du commerce que nous attirerons ici. Lévis aura ses entrepôts, ses réfrigérateurs, etc.

Nous construirons ce pont avec économie et je suis assuré que nous le finirons dans les limites des allocations.

M. Carrel.—Comme on a construit l'Hôtel de Ville.

L'hon. M. Dobell.—Je suis heureux de pouvoir féliciter Son Honneur le maire sur le magnifique édifice qu'il vient de construire à si bon marché. Oui, nous devons prendre les mêmes moyens pour construire le pont que prit Son Honneur le maire pour bâtir le nouvel Hôtel de ville.

Après quelques remarques de part et d'autres, l'assemblée s'ajourne.

On s'attend qu'une nouvelle compagnie sera formée, mais ce n'est pas encore certain.

Les souscriptions suivantes ont été prélevées séance tenante: L'hon. M. Dobell, \$10 000; MM. John Breakey, \$10 000; H. M. Price, \$3 000; Jos. Gauthier, \$2 000; J. E. Martineau, \$1 000; Jos. Archer, \$250; J. B. Morrisette, \$250; A. P. Laurent, \$100; N. Levasseur, \$100; F. Carroll, \$100; *La Semaine Commerciale*, \$100; Jos. Picard, \$100; Jos. Turcotte, \$100.

On croit trop généralement que l'eau de neige fondue peut, dans une certaine mesure, remplacer l'eau de pluie. C'est une grave erreur. La neige produit, avec ses particules solidifiées, une sorte de filtrage de l'air qui la garnit d'impuretés. Voici, pour fixer les idées, ce que M. Vivian Lewes a trouvé comme matières étrangères dans un échantillon de neige recueilli par lui sur la terrasse d'une maison à Chelsea: carbone, 39.00; hydrocarbure, 12.3; matières organiques, 1.2; acide sulfurique, 4.33; acide chlorhydrique, 1.33; ammoniacque, 1.37; fer métallique et oxyde magnétique, 2.63; autres matières minérales et principalement silice et oxyde de fer, 31.24.