

qu'on lui connaît, les facilités naturelles qu'offre la ville de Québec au commerce et surtout à l'exportation. Il trace les grandes lignes de notre port qu'il nomme le plus beau port de l'Amérique du Nord. Il énumère les causes de la décadence commerciale à Québec et il en conclut que c'est dû à notre manque d'esprit d'entreprise, à notre lenteur à une époque où les cités rivales sont sans cesse sur le qui-vive pour amener vers elles le grand commerce de l'ouest américain.

« C'est le temps pour vous d'agir, dit-il. Vous avez un gouvernement qui vous est décidément favorable,—je ne dis pas cela par esprit de politique. Si vous voulez prendre l'initiative dans la voie du progrès, non seulement pour bâtir un pont, mais aussi pour l'accomplissement d'autres grandes entreprises, laissez-moi vous assurer que le gouvernement fera plus que sa part pour vous aider. Mais dans le cas du pont, je dois vous dire que le gouvernement s'objectera à une compagnie de nom seulement; il lui faut une compagnie de bonne foi, une compagnie qui donnera la garantie de faire son devoir. Je me suis aperçu à Ottawa récemment que de grands efforts étaient faits, afin de continuer la construction de l'Inter-colonial jusqu'à Montréal. Halifax favorisait ce projet. Or, si Québec ne se hâte de construire son pont, la construction de l'Inter-colonial jusqu'à Montréal s'accomplira, et alors l'utilité d'un pont devant la ville disparaîtra peut-être pour toujours. Car le commerce entre l'ouest et les provinces maritimes prendra cette nouvelle voie.

La construction de ce pont qui devait coûter \$6 000 000 est bien réduite. Je tiens d'autorité irréfutable que ce pont ne coûtera que \$3 000 000. Eh bien! cette somme est dans la limite de nos moyens et nous allons voir qu'il est très facile de trouver le montant nécessaire. D'abord laissez-moi vous dire que je ne vous amuserai pas avec de fausses espérances. Quand je suis parti d'Ottawa pour descendre à Québec, l'hon. M. Laurier m'a dit que je pouvais vous annoncer que le gouvernement fédéral donnera \$1 000 000 pour la construction du pont de Québec. La cité de Québec souscritra \$500 000; le gouvernement local a promis \$1 000 000. Voilà donc \$2 500 000. Les compagnies de chemins de fer du Canada souscriront la balance en prenant du capital action.

M. Grundy, le gérant-général du Québec Central, m'a dit encore tout récemment que la Compagnie qu'il représente souscritra à elle seule \$500 000 soit \$250 000. Il vous reste donc les grandes Compagnies du Grand Tronc et du Pacifique Canadien ainsi que les autres chemins de fer aboutissant à Québec qui, bien certainement, formeront l'autre quart de million. Comme vous le voyez, nous pouvons construire ce chemin aussitôt que vous le voudrez car nous avons les fonds disponibles. Quant au site du pont, tous les ingénieurs s'accordent à dire qu'il est impossible de construire un pont devant Québec à moins d'un tunnel sous la ville ce qui coûterait énormément cher.

Le seul site favorable pour un pont est au Cap Rouge sur la propriété de M. G. G. Stuart. Nous aurions là un immense espace pour la construction d'une gare générale et d'un terrain pour le raccordement et la formation des trains shunting ground. Il est

nécessaire d'avoir plusieurs arpents de terre disponibles pour cela, tel que cela se voit à la Pointe St Charles.

Nous ne pourrions donc pas trouver l'espace voulu au Palais.

M. Chamberland, du Canada Atlantic, un homme d'une grande expérience, m'a dit récemment que Québec pourrait devenir l'un des plus grands ports de l'Amérique avec un pont sur le St Laurent. En effet, les exportations seraient augmentées, les navires fréquenteraient davantage notre port et nous n'aurions qu'à mettre la navigation d'hiver en pratique. Je suis persuadé que les assurances sur la marine ne chargeraient pas plus de 8 pour la navigation d'hiver sur le St Laurent. Avec des steamers ici en hiver il nous faudrait du fret pour les charger. Ceci m'amène à parler du Parry Sound

Ce chemin de fer est destiné à nous apporter ici des millions de bois-eaux de grains si nous voulons bien nous donner la peine de les recevoir. Cela dépend donc de vous exclusivement.

Quant à notre port et à ses accommodations, nous avons ce qu'il y a de mieux au monde. Nous avons chargé des steamers dans le bassin Louise à titre d'essai. Nous avons chargé le grain et les bestiaux avec une étonnante rapidité. Les capitaines et les armateurs étaient fort satisfaits du travail de nos gens de bord qui sont les plus habiles du monde entier. Ces steamers sont revenus et ils reviendront encore.

Nous avons à l'heure qu'il est, en plein hiver, l'offre de 40 000 tonneaux de fret à expédier, mais nous ne pouvons en faire l'expédition parce que notre port est fermé. Il est bien inutile de compter sur le gouvernement, si l'on ne veut faire aucune tentative nous-mêmes. Réveillons-nous, messieurs; nous sommes intelligents nous, quand nous voyons de petites villes de 30 ou 40,000 âmes parler de construction de lignes de chemins de fer, de pont et autres entreprises de ce genre.

Il est entendu que nous sommes décidés à marcher de l'avant avec notre pont. Pour ma part, M. le maire, je m'inscris pour \$10,000 de capital actions. (Appl. prolongé.)

L'échevin Boisvert — Dites-nous donc queques mots de la ligne rapide.

L'hon. M. Dobeil — Certainement, je suis en faveur du projet mais je maintiens qu'il est encore trop tôt pour avoir ces steamers. Si nous attendons un peu nous aurons de meilleurs termes, c'est-à-dire que nous paierons un subside de \$50,000 par année au lieu de \$75,000 et le gouvernement anglais ne paiera que \$51,000 au lieu de \$75,000 par année.

Le président introduit alors M. Mountain, ingénieur du Canada Atlantique. Ce monsieur dit: Ayant reçu instruction de M. Booth de me rendre au service de l'hon. M. Dobeil, j'ai étudié avec soin les plans du pont de Québec qui m'ont été soumis. Le seul site convenable est sans contredit le site du Cap Rouge. Je recommanderais la construction des piliers avec l'aide de caissons. Chaque pilier devra contenir à peu près 20 000 tonneaux de pierre. Ces piliers seraient d'une très grande épaisseur et pourraient facilement résister à une pression de débâcle de 600 pieds d'une hauteur de 30 pieds. Naturellement j'incline pour le pont genre Carli-Ver.

Les piliers contiendraient 20,000 verges cubes de pierre de taille à queue d'aronde. Le centre de ces piliers aurait une largeur de 40 pieds au centre. On

pourrait facilement remplir le milieu de ces piliers en ciment, ce qui diminuerait beaucoup le coût de construction sans nuire à la solidité des piliers. Quant au coût du pont, la superstructure coûterait environ \$2,000,000. La maçonnerie \$930,000, ouvrage en pin et en chêne \$25,000. Pour ingénieurs, experts, etc., \$45,000. Coût total \$3,000,000.

Voici, messieurs, des chiffres pris d'après les dimensions que l'on m'a montrés. Maintenant le prix de superstructure peut varier un peu suivant la quotation de fer sur le marché à l'époque où l'on construira le pont. On a parlé du chemin de fer de M. Booth, le Parry Sound, je dois vous dire que c'est l'un des meilleurs chemins de fer que l'on puisse trouver. Tous nos ponts et nos rails sont en acier de première qualité. C'est une bien belle ligne de chemin de fer.

L'hon. M. Langellier croit que l'entreprise devrait être faite avec l'idée d'en faire une chose utile et payante. Or, il ne faut pas songer à ériger un pont devant la ville, ce ne serait qu'un ornement. Si nous voulons un ornement, construisons le pont devant la ville, mais nous devrions le construire au Cap Rouge, si nous voulons un pont à l'usage des chemins de fer et du commerce. Ces idées de pont devant la ville sont venues de l'extravagance de plans faits il y a huit ou dix ans. On faisait un plan inconsidéré, ce n'était bien souvent qu'une idée mal élaborée, puis on allait à Ottawa demander de l'aide. Que de fois on est venu demander mon concours à Ottawa pour des entreprises semblables. Je me suis opposé à cela, car je ne voulais pas embarquer dans une entreprise sans succès. Ces idées là sont pour le moins ridicules. Mais ce qu'il y a encore de plus déplorable, c'est de voir certains journaux donner publicité à des idées semblables. Ainsi nous avons vu le *Morning Chronicle*, un journal commercial, aller jusqu'à dire qu'il faudrait mieux ne pas avoir de pont du tout, si nous n'étions pour l'avoir devant la ville. Comprend-t-on tout le ridicule qu'il y a dans une telle assertion? Il faut toujours songer un peu avant d'écrire des choses semblables.

L'opposition que l'on semble faire à l'érection d'un pont au Cap Rouge me rappelle les obstacles que l'on tenta de mettre à Montréal à la construction du pont tubulaire Victoria on criait haro! on disait que c'en était fini du commerce de Montréal, que ce pont ne servirait qu'à envoyer le commerce loin de Montréal. Qu'est-il arrivé? Le pont Victoria a été l'un des plus grands facteurs de la prospérité de la grande cité. Les limites de la ville se sont étendues jusqu'au pont. Au reste nous avons mille exemples de ponts en fer construits en dehors des villes et où les villes retirent des bénéfices directs de ces entreprises. Il en sera du pont du Cap Rouge comme il en a été du pont Victoria pour Montréal. Les passagers ne passeront pas outre parce qu'il leur faut faire dix milles pour se rendre à Québec, pas du tout. D'ailleurs, qu'est-ce que dix milles en chemin de fer? ce n'est que le temps de mettre son paletot et de se préparer à descendre du convoi.

Ne nous faisons pas d'illusions, nous n'aurons pas de pont devant Québec, car aucune personne intelligente ne favorisera ce projet lorsqu'il l'aura étudié un peu.

Le Cap Rouge sera bientôt rapproché