

à consacré ses loisirs à l'élaboration d'un grand roman dont les premiers chapitres, publiés en feuilleton dans le numéro prospectus de l'*Indépendance*, ont créé une certaine sensation. Dès les premières pages, on devine le récit d'un crime passionnel qui a eu un énorme retentissement dans le temps : le meurtre de M. Taché par Holmes. M. Barthe, comme tous les anciens, a la mémoire bien garnie, et peut ressusciter une multitude de scènes du bon vieux temps, qui fournissent encore les plus intéressants sujets de conversation par les longues soirées d'hiver. Tout fait donc prévoir que son roman aura du succès.

Impressions Montréalaises

Je le dis franchement ; ma première impression en arrivant à Montréal par eau est un mélange de malaise et de triomphe. En voyant les transatlantiques patauger péniblement à travers les tas de sable qui émergent ça et là de l'eau tout autour de l'Île au Millions, un bon Québécois ne se défend pas d'un mouvement d'impatience. A quoi bon dépenser tant d'argent, est-il tenté de crier, pour créer un port artificiel, quand j'en ai un à vous offrir qui n'a jamais rien coûté que le gigantesque effort de la nature qui a déchiré le rocher de Québec et creusé du coup un admirable bassin, protégé contre les vents de la mer par le rempart de l'Île d'Orléans, et capable de contenir toutes les flottes du monde ?

Cette année surtout, la lutte que livrent les Montréalais aux éléments a toutes les apparences de l'insenséisme, à cause de l'abaissement marqué du niveau du fleuve. Seulement, comme c'est aux dépens du Dominion, et non pas avec leur propre argent, il ne faut pas leur être trop dur. Il faudrait plutôt s'apitoyer sur l'esprit débonnaire des représentants du district de Québec qui laissent impunément commettre ce gaspillage des deniers publics.

Si cette devise du progrès moderne : *Time is money* est vraie, je me suis toujours demandé avec perplexité pourquoi cet acharnement à prolonger le séjour des marchandises dans la cale d'un steamer lorsqu'il y a sur les jetées à eau profonde, sur les deux rives, des trains de chemin de fer prêts à brûler les distances dans toutes les directions. Avec toute leur éloquence, les Montréalais n'ont pas encore réussi à me convaincre qu'il y ait dans tout le pays une seule autre ville que la leur intéressée à ce que le transbordement des marchandises se fasse à Montréal plutôt qu'à Québec. J'ai toujours

compris, et je comprends encore que, pour Toronto et les autres centres de l'ouest, il y a tout avantage à charger ou décharger les navires le plus près possible de la haute navigation. Il y a pour cela plus d'une bonne raison : d'abord les périls et les retards de la haute navigation intérieure, périls et retards surtout notables entre Québec et Montréal, une distance de 180 milles où le moindre steamer au long cours ne peut naviguer que de jour ; puis le temps précieux qu'on gagnerait à faire le transbordement à Québec.

Déjà les plus gros steamers sont obligés de faire une escale assez prolongée le long de nos quais pour y déposer ou prendre une partie de leur cargaison ; pourquoi pas toute ? Ils n'en gardent que tout juste ce qu'il faut pour leur laisser six pouces d'eau sous la quille afin de leur permettre de franchir à petite vapeur le Cap à la Roche, le chemin sinueux du Lac St-Pierre, et d'atteindre plus ou moins impunément la vasière du port de Montréal.

Il est clair que Montréal est la seule ville du Dominion qui ait intérêt à ce transbordement en partie double, et cependant le Dominion saigne pour perpétuer cette anomalie ! Cette seule pensée me saigne le cœur !

Le lamentable aspect que présente cette année le port de Montréal devrait engager les contribuables à cesser de jeter ainsi leur argent à l'eau. D'ailleurs le seul rapprochement de ces deux faits, que l'eau baisse et que le tonnage monte, devrait suffire pour démontrer la futilité des ambitions de Montréal au titre de port de mer. Eh bien non, nos amis de Montréal ne se tiennent pas pour battus. Sait-on la dernière théorie à laquelle ils se raccrochent ? C'est que l'on va construire des steamers à leur intention, dont le tirant d'eau sera en raison inverse de leur longueur. Bientôt, à les en croire, il n'arrêtera plus à Québec que les Allan et les Dominion actuels, et les transatlantiques de la future ligne rapide fileront fièrement tout droit à Montréal. J'avoue mon incompetence à expliquer ce phénomène ; je le constate, rien de plus.

Si, du reste, le titre de port de mer était essentiel à la gloire de Montréal !

Ne suffit-il pas à son amour-propre d'être la plus grande et la plus belle ville d'intérieur du Dominion ? Tous les chemins de fer du pays y convergent ; pour arriver à elle, on a jeté sur le fleuve deux ponts immenses dont l'un a été longtemps la 8e merveille du monde ; son commerce et son industrie sont florissants. Elle a décidément des allures new-yorkaises avec sa ceinture de pavages d'asphalte, son Electricque mugissant, marchant comme par miracle sans le moindre souci des ac-

idents de terrain ; son "Board of Trade" ; son Université Laval inaugurée cette semaine même ; ses grands hôtels et "buildings," dont le plus merveilleusement disposé pour l'air et la lumière est peut-être celui de la Banque du Peuple, et dont le plus nouveau est celui que la "Canada Life" fait construire rue St-Jacques ; ses temples somptueux de toutes confessions ; ses monuments inspirés, Maisonneuve, Macdonald, Chénier ; ses théâtres ; sa promenade aérienne autour de la Montagne, son chemin de fer électrique Park & Island destiné à bientôt sillonner l'île entière de Montréal.

x

Autant de leçons de choses pour mes paisibles concitoyens. Tout cela, dira-t-on, a coûté beaucoup d'argent, et Montréal est criblée de dettes. Je le veux bien ; mais en attendant qu'elle paie ses dettes, elle s'enrichit, elle achète et revend et entasse les profits ; la seule eau qu'elle n'attire pas au moulin est celle du fleuve, mais c'est déjà suffisamment dit plus haut. Il serait injuste, au reste, de prétendre que Montréal doit tout son embellissement aux subventions des corps publics ; l'initiative privée y est pour beaucoup. A Québec, on n'arrive pas à cinq en comptant sur ses doigts les marchands qui ont logé décemment leur commerce : Garneau, Laliberté, Pâquet, Duquet sont à peu près les seuls. Chez nous, les assurances habitent des coins noirs ; à Montréal, elles ont des palais. L'esprit d'association, l'idée coopérative sont entrés dans les mœurs montréalaises et y opèrent des miracles comme il fallait du reste s'y attendre ; à Québec, le capital a peur de son ombre et préfère la sécurité purement conventionnelle du 3½ % des banques. Avec le million risqué sur les dépôts de la Banque du Peuple, nos concitoyens auraient pu bâtir trois Electricques comme celui que des étrangers s'approprient à construire.

Cereproche ne s'adresse pas à tous mes concitoyens, loin de là. Il y a toute une génération d'esprits progressifs qui souffrent et s'impatientent de ce piétinement sur place. Généralement parlant, l'homme d'affaires de Québec est éveillé, actif ; malheureusement, la fortune est détenue par un nombre restreint de personnes auxquelles on ne peut pas toujours faire le même compliment. Ce qui manque, c'est l'entraînement économique, la connaissance et la pratique de la concentration des capitaux, et la confiance dans l'esprit d'association ; et puis il faut admettre que cette confiance a été rudement ébranlée dans le passé par quelques échecs qui, du reste, en tenant compte des circonstances, ne prouvent rien contre les bienfaits de l'association.