

Un chapitre spécial est consacré à la province de Québec qui a conclu en 1894, avec la Banque de Paris et des Pays-Bas et le Crédit Lyonnais, un emprunt 3 0/0, émis à 85 et qui se négocie actuellement à Paris à 92 50, coupon détaché du 20 juillet; l'auteur décrit aussi la situation des partis politiques au Canada.

x

L'annonce ne vend pas la marchandise, mais elle l'indique, et c'est déjà beaucoup. Si les amis des journaux avaient le bon esprit de toujours mentionner au marchand qui leur vend le nom du journal où ils ont vu son annonce, on entendrait moins souvent dire: A quoi bon annoncer?

L'influence de la publicité est assez indéfinissable, et cependant elle existe. Un ami nous racontait ces jours-ci un trait qui le prouve éloquemment. En parcourant son journal new-yorkais, il retrouvait toujours à la même place deux mots qui, répétés à la longue, avaient fini par produire un son particulier à ses oreilles: Lampe Belge. Il y avait peut-être un an que cette obsession durait. Un jour, il voulut en avoir le cœur net, et écrivit à l'adresse indiquée. La conséquence est qu'on lui envoya la fameuse lampe à titre d'essai, et qu'il la trouva si bonne qu'en quelques mois il y en avait plus de 400 en usage dans sa région. On la trouve à Québec même, grâce à cette annonce en apparence anodine, mais persévérante. Le grain de senevé avait produit ses fruits.

x

L'Événement suspecte le Grand-Nord de connivence avec le Pacifique pour détourner son trafic sur Montréal parce qu'il est question de faire dévier la ligne du Grand-Nord de manière à la faire passer par Joliette et Ste-Elizabeth de Valois, à travers un pays plus plat, des campagnes extrêmement riches, ce qui ne rallongerait le Grand-Nord que d'un mille et demi.

L'imputation est déplacée et absurde. Déplacée, parce que le droit de critiquer se paie, et que la ville de Québec n'a encore rien fait pour aider l'entreprise. Absurde, parce que le tracé actuel du Grand Nord traverse déjà la voie du Pacifique entre Joliette et St-Gabriel de Brandon. L'Événement n'a évidemment pas réfléchi avant d'essayer de soulever l'opinion contre la compagnie du Grand-Nord. S'il s'était renseigné avant de parler, il aurait constaté que la déviation projetée sur Joliette n'a pas pour effet de rapprocher le Grand Nord du Pacifique: croiser les deux lignes à Joliette ou un peu plus au nord, quelle différence y a-t-il? Et puis, comment raisonnablement supposer que le trafic de l'Ouest va passer par Joliette pour remonter à Montréal?

LES GRANDES QUESTIONS DU JOUR A QUEBEC

Nous consacrons aujourd'hui beaucoup d'espace à l'étude des questions vitales qui touchent directement à l'avenir de cette partie de la Province et qui intéressent conséquemment tous nos lecteurs.

L'an dernier, à pareille époque, nous cherchions un homme d'action, de loisirs et d'influence, susceptible de prendre la direction d'un mouvement sérieux pour tirer Québec de son désastreux isolement par la construction d'un pont.

Cet homme est aujourd'hui tout trouvé, et tout le monde l'a nommé avant nous. C'est le maire Parent. Le tour de force qu'il vient d'accomplir en surveillant personnellement la construction d'un ouvrage public qui n'a coûté que \$150,000 et qui se compare avantageusement avec des édifices qui ont coûté six ou sept fois autant, l'influence qu'il possède auprès de toutes les classes de la société, son dévouement éclairé à la chose publique, le désignent tout naturellement. Nous savons qu'il est vivement sollicité de toutes parts d'entreprendre l'affaire considérable dont nous parlons, et nous espérons qu'il se rendra au désir général. Nous savons également que quelques journaux politiques cherchent à brouiller les cartes. Mais le respect qu'ils professent pour M Parent nous fait espérer qu'ils ne persisteront pas dans ce mauvais sentiment et que bientôt nous verrons tous les Québécois unanimes à enterrer la hache de guerre quand il s'agit des plus chers intérêts de leur ville.

—o(o)o—

LE PONT DE QUÉBEC

Nous croyons vivement intéresser nos lecteurs en analysant ici les divers tracés et projets du pont projeté entre Québec et Lévis.

Ce travail nous a coûté assez de recherches, mais nous devons dire qu'il nous a été rendu facile grâce à l'obligeance de notre concitoyen M. F. X. Berlinguet, architecte, qui possède probablement la plus riche collection de tous les documents relatifs à cette affaire, ayant lui-même copié de sa main les divers plans déposés dans les archives publiques.

PROJET No 1

La question du pont ne date pas d'hier. Elle remonte à 1852. La cité de Québec avait alors offert un million de piastres pour cet objet, et M. Serrell, l'éminent ingénieur qui a bâti le pont Victoria, avait alors tracé les plans d'un pont suspendu près de la rivière Chaudière. Le tracé comportait deux tours massives en maçonnerie construites

dans le floué, dans 12 pieds d'eau en prenant la moyenne des basses marées; ces tours devaient avoir une hauteur totale d'environ 320 pieds, une base de 50 pieds par 37, et étaient éloignées de 1610 pieds l'une de l'autre de centre en centre. Chacune des deux autres arches devrait mesurer 810 pieds.

Évaluation totale de cet ouvrage d'après M. Serrell.....\$3,061,270.03

On avait aussi demandé à M. Serrell des tracés pour les sites No 2 et No 3, plus près de la ville; mais il n'a pas donné d'évaluations pour ces emplacements et s'est prononcé pour celui de la Chaudière, disant: "Vu que l'intérêt général et public serait aussi bien servi par un pont construit au site supérieur, je crois que je consulte l'intérêt de la cité en vous recommandant de la manière la plus positive de construire le pont à l'endroit désigné par le No 1".

PROJET No 2

Évaluations comparatives faites par E. A. Hoare, ingénieur civil, en date du 6 mars 1890, en vue d'établir le coût respectif des divers projets:

St. Lawrence Bridge:	
No 1 Cap Diamant.....	\$13,509,000
No 2 Pointe à Pizeau....	12,000,000
No 3 Chaudière.....	6,308,000

Coût des raccordements avec les chemins de fer:

No 1 Raccordements à voie double.....	\$1,788,000
No 2 Raccordements à voie double.....	1,923,000
No 3 Raccordements à voie double (avec tunnel).....	2,820,000

M. Hoare déduisait de ces chiffres environ 1 million et demi si les raccordements étaient à voie simple.

En simplifiant la maçonnerie, avec raccordements à voie simple, il évaluait le pont de la Chaudière à \$7,034,000.

Avec raccordements à voie simple et pont à voie double, en supprimant le tunnel par un détour de 2 milles, le pont et ses raccordements étaient évalués par M. Hoare à \$5,678,000, et sur évaluation plus serrée après localisation du pont et des approches, il croyait que le coût n'excéderait pas 5 millions et demi.

PROJET No 3

En 1886, M. Joseph Tomlinson, ingénieur de ponts, exposait à l'Exposition Indo-Coloniale de Londres sous les auspices du Ministère des Chemins de fer et Canaux d'Ottawa, un modèle de pont projeté pour Québec. Le plan, destiné à servir de modèle général pour les ponts de grandes portées, avait été tracé pour l'emplacement de la Chaudière. La longueur totale du cantilever était de 2,640 pieds, la distance entre les centres des