

L'ELECTRIQUE ASSURÉ

Un mouvement que nous sommes heureux de constater, c'est celui qui se fait cette semaine à Québec pour assurer la construction de l'Électrique avec du capital québécois. Dès mercredi, la liste de souscription au capital-actions portait déjà la signature de cinq de nos principaux concitoyens pour \$20,000 chacun, et d'autres souscriptions du même montant étaient attendues. M. Badger, gérant de la Compagnie Électrique de Montmorency, qui était chargé de prélever les souscriptions, nous a dit que le capital nécessaire pour la construction et l'équipement de l'Électrique était de \$400,000, et qu'il espérait le voir promptement souscrit. En effet, il faut espérer que tous ceux qui ont du capital s'empresseront de souscrire ; car ce sera l'un des meilleurs stocks du pays.

Il ne s'agit pas d'un antagonisme au projet Beemer ; au contraire, celui-ci transfère volontairement ses franchises à la nouvelle compagnie.

Celle-ci se propose de pousser rondement les choses. Dès lundi prochain, elle mettra à l'œuvre le nombre d'hommes nécessaire pour que l'installation de la voie ferrée se fasse d'ici à quelques semaines. C'est son intention d'équiper et mettre en opération la section de la Basse-Ville à la Barrière St-Valier dès cet automne, et de faire circuler ses voitures tout l'hiver.

Il n'y a pas de doute que cette activité énergique ne fasse tomber les derniers mauvais vouloirs. Tous les citoyens devront prêter main forte au projet et en assurer le succès, et nous espérons que la Compagnie de tramway actuelle comprendra qu'elle a tout intérêt à s'y associer.

Les actionnaires de cette Compagnie devraient faire entendre raison à leurs directeurs, qui demandent jusqu'à 300 p. c. pour leur stock. Cette obstination peut être fatale aux actionnaires, qui se réveilleront un beau matin avec des parts qui ne vaudront plus rien.

Charles E. Roy

MARCHAND ET IMPORTATEUR DE CUIRS

413, 415, 417 RUE ST-VALLIER, ST-ROCH
QUÉBEC

SPÉCIALITÉ:—Cuir à semelle Spanish, Eagle, Penctang, Bracebridge, Slaughter, Cuir Rouge, Cuir à Harnais, Veau Français S. U. Lyon, Bals & Fils, et M. M. et D., Kid Élastique.

— AUSSI —

Jobber en chaussures.

Un assortiment d'Empèignes importées et toutes espèces de Fournilures pour chaussures.

CORRESPONDANCE SOLLICITEE

QUESTION DE PRÉSÉANCE

A l'heure qu'il est, l'opinion publique à Québec est partagée entre deux grosses questions : la ligne rapide et le pont.

Laquelle des deux doit passer devant ? Nous devons dire quo de part et d'autre l'on donne d'excellentes raisons, dont la réfutation exigerait plus de présences de l'avenir que n'en possèdent le commun des hommes. Les calculs des plus habiles sont si souvent déjoués !

Nous n'entreprendrons donc pas de trancher la question au mérite, comme on dit au Palais. Mais tout le débat nous paraît rouler sur une question d'opportunité : le terminus de la ligne rapide sera-t-il à Québec ou à Montréal ? Nous avons déjà constaté que les soumissions demandées l'hiver dernier comportaient un terminus d'été à Québec, avec faculté de pousser jusqu'à Montréal. Des steamers d'une vitesse de 20 nœuds à l'heure peuvent-ils être construits de manière à ne pas tirer plus d'eau que les paquebots actuels ? Ou encore sera-t-il impossible de creuser suffisamment le lit du lac St-Pierre pour leur permettre d'y passer sans danger ? Là est toute la question.

Il y a certains faits qu'il est bon de garder en mémoire. En 1841, le lit du Lac St-Pierre n'avait qu'une profondeur de 11 pieds ; aujourd'hui on l'a creusé à 27½ pieds, et ce travail a coûté entre 3 et 4 millions de piastres. Combien coûtera une profondeur additionnelle de 2½ pieds, et Montréal n'a-t-elle pas les ressources nécessaires pour atteindre cet objet ?

D'autre part, le pays est appelé à se saigner de \$750,000 par an pour les steamers rapides, ce qui pendant dix ans donne un total de \$7,500,000, représentant un capital de 19 millions de piastres. Le coût d'un pont à Québec n'est que de 5 millions. Québec doit-il insister sur l'une et l'autre dépense à la fois, ou laquelle doit-il sacrifier, s'il a le choix ?

Tout le monde admettra que, si le terminus des steamers rapides n'est pas garanti à notre port, tout notre intérêt pour cette affaire cesse du coup.

Une autre question d'opportunité se présente. Le gouvernement du Dominion a changé de mains, et les idées ont changé aussi. La nouvelle administration ne tient évidemment pas à un service transatlantique de plus de 18 nœuds à l'heure ; d'autre part, elle paraît disposée à aider à la construction de notre pont.

Prenant les choses telles qu'elles sont, en gens pratiques, nous croyons que la ville et le district de Québec devraient concentrer tous leurs efforts sur le point le plus réalisable, au lieu de les dissémi-

ner sur des objets qui peuvent se nuire l'un à l'autre.

Nous avons les meilleures raisons de croire qu'il ne tient qu'aux citoyens de Québec de voir l'affaire du pont entrer immédiatement dans la phase de l'exécution. Le Parlement fédéral a déclaré, par statut, que la construction d'un pont à Québec est un ouvrage à l'avantage général du Dominion ; et le même statut constituait une compagnie qui se chargerait de pousser l'entreprise. La compagnie n'a pas marché ; c'est ce qu'il faut reprendre maintenant. Avec le cautionnement du gouvernement, une compagnie trouverait aisément les fonds nécessaires ; les courtiers des prêteurs d'argent se disputeraient ses débentures à 3½ et peut être à 3 p. c. plus l'amortissement.

Ce ne serait pas là une dépense sans revenu comme le creusement du chenal du St-Laurent, que la Commission du havre de Montréal a bravement entrepris et non moins bravement fait payer au Dominion quand l'ouvrage eût été fini. Le gouvernement n'aurait à payer, au pis aller, que le déficit du revenu du pont, en supposant que pour les premières années il y eût tel déficit, ce qui ne saurait durer. Mais il est plus probable que le pont paierait aisément ses dépenses et intérêts. Quand on songe qu'en 1885 il passait 1300 wagons par jour sur le pont Victoria, il n'y a pas d'exagération à compter sur le minimum de 200 par jour suffisant pour payer l'intérêt du coût du pont de Québec.

Nous citions tout à l'heure les travaux du havre de Montréal comme exemple d'entreprises locales transformées en entreprises nationales. Les précédents ne manquent pas. En 1885, le pont de St-Jean, N. B., a été construit avec l'argent avancé à titre de prêt par le gouvernement fédéral. Pourquoi les Québécois ne s'aideraient-ils pas comme les autres ? Ils ont assez d'exemples sous les yeux pour comprendre enfin qu'il faut savoir risquer.

Chemin de fer INTERCOLONIAL

RAILS D'ACIER

Des soumissions cachetées adressées au soussigné et marquées à l'endos: "Soumission pour rails", seront reçues jusqu'au lundi 21 septembre courant, des personnes désirant acheter le tout ou partie quelconque de douze cents tonnes de rails d'acier et accessoires de seconde main et encore de service.

Les soumissionnaires devront spécifier la quantité, le prix par tonne de 2240 lbs., l'époque livrable, et la station du chemin de fer Intercolonial où ils désirent que la livraison se fasse.

Le Département ne sera pas tenu d'accepter la plus haute ni aucune des soumissions.

D. POTTINGER,

Bureau du chemin de fer Montréal, N.-B., 4 sept. 1898. Gérant-Général.