

toute probabilité se réalisera d'une façon plus complète encore d'ici peu d'années, à cause de l'abaissement constant des eaux et du tonnage de plus en plus grand des transatlantiques, cela n'aurait pu contribuer énormément à son développement ni à son expansion puisque cette activité du port n'eut été sensible que pendant la saison, de navigation.

Mais aujourd'hui, une ère nouvelle semble s'ouvrir devant Québec, et voici quelques-uns des facteurs qui contribueront à lui assurer un épanouissement considérable, dans un avenir qui n'est pas éloigné, croyons-nous.

1. Le prolongement du chemin de fer du Lac-St-Jean, ou chemin de ceinture;
2. La jonction du Québec-Saguenay, ou l'embranchement Chicoutimi-Port-Alfred;
3. Le prolongement du Delaware and Hudson jusqu'au pont de Québec, de même que celui du Mégantic-Lotbinière;
4. Le développement des terrains agricoles et miniers de l'Abitibi, grâce au Transcontinental ou C. N. R.

Voilà, à mon sens, ce qui contribuera plus à l'expansion de la ville de Québec, sous la pression du commerce et de l'industrie que ces régions vont provoquer. Le jour où le district de Québec aura une population de 1,000,000 au lieu de 500,000 habitants, celle-ci aura d'elle-même trouvé le secret de doubler sa population en peu d'années. Vouloir, à mon sens, développer à Québec un commerce et une industrie sans tenir compte de ce facteur, c'est courir grand risque et renouveler l'expérience de certaines villes champignons de l'Ouest que la guerre a fait disparaître. Assurons-nous un arrière-pays et le reste nous viendra par surcroît.

Quant à la question du commerce maritime, commerce dont une grande partie venant de l'Ouest passe en transit à Québec, je crois que le jour n'est pas éloigné où le bon sens économique triomphera et que le port de Québec recevra grâce à son outillage, une plus grande portion de ce commerce.

L'Ouest ne peut que se développer considérablement, grâce au flot d'émigrants que les transatlantiques jettent sur nos bords de plus en plus nombreux, surtout depuis le commencement de la saison en cours. Son blé trouvera longtemps encore son meilleur marché en Europe, et les transcontinentaux canadiens amèneront bientôt de longs convois chargés de la précieuse céréale à Québec, pour être transbordée ensuite dans les steamers.

Maintenant que nos chemins de fer canadiens sont régis par l'Etat, il est à souhaiter que l'on utilise davantage les routes canadiennes, sans compter que Québec est plus rapproché de Liverpool que New-York, Boston et Portland.

Une autre cause qui, pendant trop longtemps, a aussi contribué à maintenir Québec dans un état plus ou moins prospère, au point de vue du commerce et de l'industrie, c'est le manque de coopération entre les divers éléments de la population, lesquels se tenaient éloignés les uns des autres au détriment de son développement. Cette dernière cause, comme les deux premières, à savoir: le manque de moyens de communication, et un arrière-pays trop resserré, cette dernière cause, dis-je, est aussi disparue, puisque l'on voit aujourd'hui fraterniser un peu partout, à la Chambre de Commerce, comme dans les clubs sociaux, les divers éléments de notre population, pour étudier les problèmes qui sont d'intérêt commun. Depuis quelques années, il n'est plus question de distinction entre la haute ville et les faubourg, pas plus qu'entre professionnels et commerçants, lorsque les intérêts de la ville sont en jeu et que l'on a besoin du concours de tous pour travailler à son développement. C'est pourquoi aujourd'hui tous les éléments se groupent, d'une même table, pour faire échange d'idées et travailler, côte à côte, à la réalisation de projets propres à rendre notre ville plus grande, plus industrielle, plus commerciale et, par le fait même, plus prospère.

Nul ne songe, j'en suis bien convaincu, à démolir ce que nous avons de plus précieux au point de vue historique, pour le remplacer, le lendemain, par une fabrique quelconque. Tous nous tenons au vieux Québec et nous voulons en assurer la pérennité dans la mesure du possible et de nos moyens, mais, par contre, si nous voulons que

notre ville prenne de l'expansion, que de nouveaux quartiers surgissent, qui ajoutent à sa beauté naturelle, comme aussi à son expansion économique, il importe que des jalons soient tracés, afin que le hasard ne préside pas à cet épanouissement.

Le temps mis à ma disposition est trop bref pour me permettre de faire un inventaire de ce que nous possédons, mais je puis bien, en peu de mots, signaler quelques points et prévoir ce que nous devrions tenter de faire pour atteindre le Québec rêvé pour l'an de grâce 2000 de l'ère chrétienne.

En 1834, lorsque Québec reçut sa charte d'incorporation, son territoire couvrait à peine un tiers de ce qu'il est aujourd'hui, soit trois milles carrés, tandis que celui-ci s'étend aujourd'hui, sur une superficie de neuf milles carrés.

Le recensement de 1851 nous donnait une population de 46,000 âmes. Nous en comptons aujourd'hui au delà de 118,000 ce qui fait une augmentation de 156% dans l'espace de moins de 75 ans. Il y a à peine un demi-siècle, pas un seul chemin de fer n'atteignait Québec; nous en comptons aujourd'hui neuf. Jusqu'à 1897, seuls de minuscules chars urbains, tirés par des chevaux poussifs, formaient deux brefs circuits dans la ville: l'un à la basse-ville et l'autre à la haute-ville. Aujourd'hui, des tramways électriques sillonnent tous les quartiers et forment un double ruban d'acier de près de 30 milles de longueur, sans compter la voie qui se prolonge jusqu'à St-Joachim, sur une autre distance égale.

Les rues Sault-au-Matlot et Ste-Famille étaient les deux rues plus fashionables, il y a 150 ans; l'on admettra que nous avons fait du chemin depuis ce temps-là et que nos principales artères se sont élargies et qu'elles débouchent dans tous les quartiers qui forment la ville.

Mais il faut admettre aussi que ce développement a été un peu le fait du hasard quant à l'agencement et à la symétrie, et que l'on déplore beaucoup le manque d'uniformité et la cacophonie architecturale qui s'étalent le long de plusieurs rues d'ouverture récente.

Pendant longtemps, les moyens de communication entre la basse et la haute-ville étaient des plus restreints, et le commerce semblait ne pas vouloir monter sur le cap. C'est beaucoup mieux aujourd'hui et, grâce aux côtes à pente douce qui s'ouvrent actuellement le long de la falaise à différents endroits, l'on verra bientôt la circulation se faire plus facilement et le commerce se répandre davantage, suivant les besoins de chaque quartier.

N'est-ce pas ce manque de communication facile qui a entravé en quelque sorte le développement vers l'ouest du promontoire de Québec, et qui a provoqué la création de quartiers dans les lieux qui autrefois portaient les noms bien caractéristiques de la Vacherie, la Sapinière et la Cèdrière.

Le plus bel endroit où la ville pouvait s'étendre, sur le meilleur sol, bien sec et facile à y asseoir les fondements d'édifices, c'était bien le promontoire qui se prolonge jusqu'à la rivière du Cap-Rouge, mais faute, encore une fois, de communication faciles, la population a bâti ses demeures, ses industries et ses magasins dans la vallée de la rivière St-Charles.

Ce qui est fait est fait et nous ne pouvons y remédier, mais nous croyons à la politique des meilleures rues, de côtes plus faciles de boulevards plus rapprochés et de tous les moyens que la science de l'organisme moderne a inventé pour rendre les communications plus faciles et plus rapides, les habitations, plus salubres et pour éloigner les dangers de conflagration.

Mais pour réaliser ce que nous rêvons pour Québec dans 75 ans d'ici, il faut qu'à côté des échevins qui nous représentent, et dont la compétence et l'esprit public ne sont nullement mis en doute il faut, dis-je, une commission permanente d'étude et de développement, bien rémunérée, et qui aviserait le conseil de ville.

Si cette commission existait, il me semble qu'elle pourrait prendre en considération les quelques points suivants, les bien mûrir, puis les transmettre à nos édiles qui, eux, prendraient les mesures nécessaires pour en obtenir la réalisation progressive, mais sans solution de continuité, comme on faisait jadis en France et ailleurs où la construction de cathédrales ou de châteaux durait parfois des siècles;