

Le pont de chemin de fer sur le St-Laurent à Québec.

Québec est en ce moment saisi de trois projets : le chemin de fer de Québec à Parry Sound ; la ligne des paquebots transatlantiques rapides ; un pont de chemin de fer sur le St-Laurent près la ville.

Tous les trois se tiennent par plus d'un côté ; et les deux premiers provoqueraient le troisième, si celui-ci ne s'imposait pas d'urgence depuis longtemps déjà à l'organisation économique de l'ancienne capitale.

Le chemin de fer de Québec à Parry Sound est en voie de passer dans le domaine des faits accomplis.

Le service des steamers rapides est devenu inévitable à raison de la concurrence des services similaires du côté des Etats-Unis et de l'importance qu'il y a de rendre aussi prompt que possible le voyage de l'Occident en Orient *via* le Canada.

Le gouvernement fédéral a reconnu en principe et en pratique l'utilité et la nécessité incontestables et du chemin de fer de Québec et Parry Sound et d'un service de steamers rapides sur l'Atlantique, en subventionnant largement les deux projets.

Reste le pont à Québec, ce complément obligé de l'intercolonial.

Le pont, c'est la propriété future assurée du port et de la ville de Québec.

* *

Le projet n'est pas neuf : il remonte à l'an 1852, il y a quarante-deux ans. Alors le génie civil, en matière de ponts, n'étant pas aussi avancé qu'aujourd'hui, on ne parlait que de ponts suspendus. Le projet du pont était fait pour l'endroit appelé la Chaudière ; il devait coûter trois millions de dollars, et c'était la ville de Québec qui devait le construire.

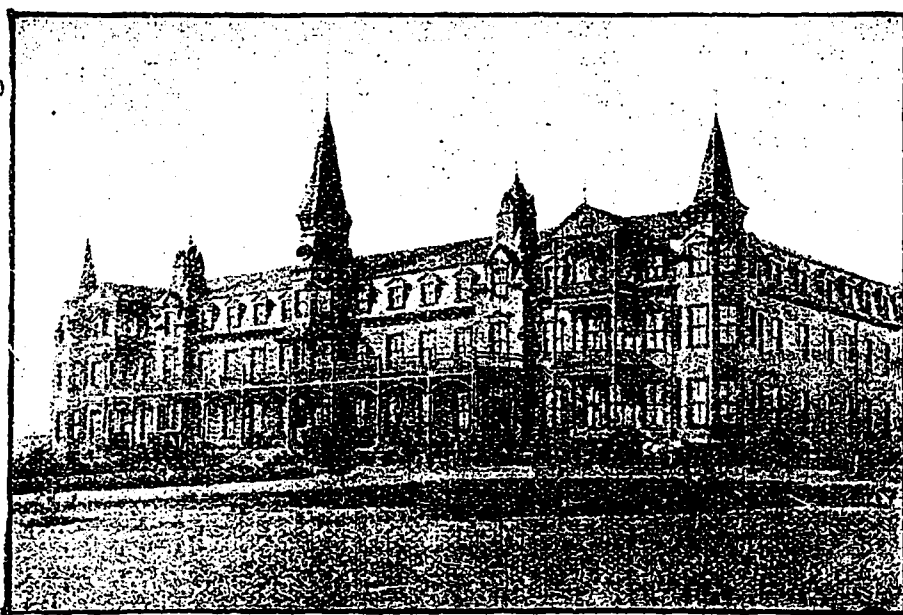
Malheureusement, le sort fatal du pont suspendu à la chute Montmorency refroidit l'humeur des gens à tel point, que quiconque après ce lugubre événement, eut osé parler de jeter un pont suspendu sur le Saint-Laurent, à Québec, eût été lapidé.

Donc, on avait décidé de construire un pont dans cet endroit, au coût de trois millions de dollars et l'on voudra bien remarquer que c'était la corporation de Québec qui se chargeait de faire exécuter l'entreprise. Les rapports et les plans des ingénieurs sont encore là pour faire foi de la chose.

Que l'on s'imagine un peu ce que serait Québec, si le pont sur le Saint-Laurent, à la Chaudière, eût été construit il y a quarante-deux ans !

Au lieu d'être plongé dans le chômage et le marasme comme elle l'est, notre ville aurait aujourd'hui les proportions que Montréal a prises depuis la construction du pont Victoria.

* *



Hotel Roberval, 1 ac St-Jean

MAISON J. E. LIVERNOIS

L'art de la photographie a fait d'immenses progrès durant ces dernières années et semble avoir atteint aujourd'hui le dernier degré de la perfection. Le petit nombre de photographes, les vrais artistes seulement ont suivi ces progrès de l'art et atteint le sommet de leur profession.

A la tête de l'art photographique à Québec brille l'élégante galerie et le studio de M. J. E. Livernois à l'encoignure des rues Garneau, St-Jean et Couillard.

Les photographies exécutées chez Livernois sont insurpassables pour la pose, la clarté de l'expression et la supériorité du fini. M. Livernois possède les fonds de scène les plus modernes, le plus bel atelier de pose du district. L'art de la photographie atteint certainement la perfection dans son établissement.

Parmi les notabilités dont les photographies ont été exécutées chez Livernois, nous remarquons : le prince George, futur roi d'Angleterre, Lord et Lady Aberdeen, Lord et Lady Derby et plusieurs autres.

M. Livernois fait aussi une spécialité des portraits au crayon, couleurs à l'eau, pastel et à l'huile, et ceux qu'il a fait jusqu'à présent pour nos plus éminents concitoyens et nos plus jolies Québécoises prouvent amplement que dans ce département—comme dans les autres—tout est de première classe.

On trouve aussi chez Livernois un stock considérable d'élégantes moulures importées pour cadres, dont on ne peut trouver l'équivalent nulle part ailleurs à Québec ou dans les environs.

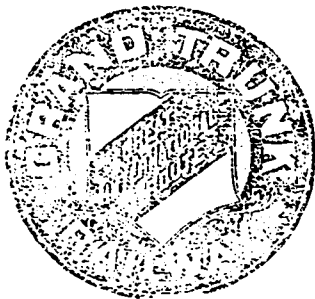
Rien ne pourrait mieux démontrer l'esprit d'entreprise et l'énergie du propriétaire de cet établissement que la hardiesse avec laquelle il a inauguré l'an dernier une pharmacie de gros et détail, qui occupe deux bâtisses à quatre étages avec entrées sur les rues Garneau et Couillard en arrière de son studio.

La popularité acquise depuis par la pharmacie Livernois est vraiment phénoménale. Il faut dire aussi que M. Livernois a créé toute une révolution dans la pharmacie et que ses prix sont de moitié moindres que ceux que nous étions habitués de payer. M. Livernois mérite certainement les félicitations de tous pour avoir résolu le problème de vendre d'aussi bons produits pharmaceutiques à des prix aussi modérés.

La direction de cette partie de l'établissement a été confiée à M. Léandre Renaud, un gradué en pharmacie, qui a plusieurs années d'expérience dans le commerce et est considéré comme un des chimistes les plus compétents du pays, ayant complété son cours de chimie avec les meilleurs maîtres de Paris.

M. Livernois fait affaires en cette ville depuis vingt-un ans et il a toujours déployé cette énergie caractéristique du véritable homme d'affaires. Gentilhomme dans toute l'acception du terme, M. Livernois est universellement connu et estimé.

Rues St-Jean, Couillard et Garneau



CHEMIN DE FER
GRAND-TRONC
— DU —
CANADA

Le GRAND-TRONC est la grande route internationale pour les touristes et le commerce, entre Chicago à l'Ouest par le tunnel Sainte-Claire, et Québec et Portland dans l'Est.

Dans toutes les parties du Canada et des Etats-Unis, ceux qui se proposent de visiter l'Exposition Provinciale de Québec devraient s'assurer que leurs billets de passages portent : "via the Grand Trunk Railway". Par le GRAND-TRONC.

Le GRAND-TRONC est aussi la route directe favorite de Québec à Montréal, Sherbrooke, aux endroits recherchés des Montagnes Blanches, à Portland et Old Orchard dans la région de l'Atlantique ; à Ottawa, Toronto, aux chutes Niagara, aux lacs de Muskoka et à toutes les centres de l'Ouest.

On peut se procurer des billets de voyages circulaires à des prix excessivement bas, pour chacun des endroits susmentionnés, en s'adressant aux bureaux de billets du chemin de fer Grand-Tronc : 28 rue St-Louis, ou 17 rue Sous-le-Fort, ou encore à Lévis et à la Station de la Pointe Lévis.

D. O. PEASE,

Agent de district pour passagers.

N. J. POWER,

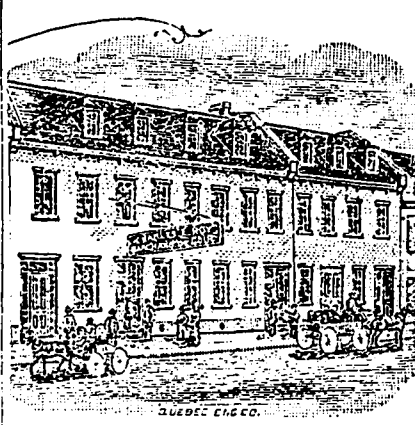
Agent général passagers.

G. T. BELL,

Ass. agent général passagers.

L. J. SEARGEANT,

Gérant général.



Charles E. Roy
MARCHAND

—ET—

Importateurs de cuirs

413-415-417, RUE ST-VALIER

St-Roch, Québec

SPECIALITÉ :

Cuir à semelle Spanish.

Eagle, Penetang,

Bracebridge, Staughton.

Cuir Rouge.

Cuir à Harnais,

Veau Français S. U. Lyon, Bals & Fils, et M. M. et D.

Kid Elastique

—AUSSI—

Cuirs Boudrier.

Cuirs Rouge.

Cuirs Harnais,

Jobs Chaussures,

Fils,

Lacets,

Gilets,

Doublures,

Empoignes,

Veau Français.

Vernis divers.

Kid.

JOBBER EN CHAUSSURES

Un assortiment d'Empoignes importées et toutes espèces de fournitures pour Chaussures.

Correspondance sollicitée.

La question a été remise à neuf sur le tapis il y a quelques années ; mais parmi les difficultés qui sont intervenues, nous pouvons mentionner celle de l'indécision dont les citoyens de Québec ont fait montre sur le choix du site du pont, chaque fois qu'ils se sont présentés devant les gouvernements pour faire valoir leurs réclamations ; les uns voulaient avoir le pont du côté de l'île d'Orléans, d'autres droit en face de la ville, plusieurs opinaient pour un pont du côté de la rivière Chaudière ou du Cap-Rouge ; chacun, en un mot, voulait l'avoir à la porte de sa maison ou par le travers de ses propriétés. Ces questions de clocher nous ont toujours causé grand tort, quand elles ne nous ont pas couvert de ridicule. Lorsqu'à Saint-Michel de Bellechasse, il s'agit un jour de construire un quai, il y eut grand tapage dans la paroisse : c'est à qui aurait le quai derrière sa maison. On fit tant et si bien que le quai fut construit dans un endroit où, à marée basse, le plus petit vapeur ne peut l'aborder ; tandis qu'à quelques arpents plus bas ou plus haut, avec un quai de même longueur que le quai actuel, l'accostage eût été facile à toute heure de marée. C'est ainsi que la paroisse de Saint-Michel a perdu l'occasion de s'agrandir notablement et perd aussi chaque année la clientèle de maintes familles de touristes qui ne veulent pas s'exposer aux ennuis et inconvénients d'un transbordement en barge du vapeur au quai et du quai au vapeur, quand la marée est basse.

Lorsque le chemin de fer du nord fut construit au Québec, le gouvernement reçut plusieurs requêtes de gens qui demandaient comme faveur que le chemin de fer passât dans leur rue. Comme ignorance et aberration mentale, c'était un comble : si un chemin de fer contribuait au développement de la richesse publique, il ne faut pas oublier que, par contre, là où il passe, il a pour effet de faire baisser considérablement la propriété comme habitation. Quelles sont donc les gens qui, aujourd'hui, iraient de plein gré établir leur domicile rue Prince-Edouard ?

* *

Ce qui s'est produit au sujet d'un simple quai et du chemin de fer du Nord, est en train de se reproduire à propos du pont.

Nous sommes incorrigibles, indé crottables.

On prétend, avec le plus grand sérieux, que si le pont n'est pas construit devant Québec ou au-dessous, il sera inutile à la ville, et l'on ajoute d'un air convaincu : tout va s'en aller à Montréal et à l'Ouest.

Est-ce qu'il n'est jamais venu à l'idée des gens qui font pareil raisonnement que, quelque soit l'endroit où le pont sera jeté, cela n'empêchera pas les voyageurs et les marchandises à destination de l'Ouest de passer outre ?

Compagnie Chinic || **PIED DE LA COTE DE LA MONTAGNE**
QUÉBEC

Spécialité d'engins de chasse et de pêche