

peu affaibli par le régime que lui imposaient ses médecins, il s'est volontiers prêté à l'interview, et voici la substance de ses paroles :

Vous me demandez mon opinion sur les questions vitales soulevées par l'adresse de M. Livingstone à la Chambre de commerce. Je vous avoue que je n'ai pas beaucoup étudié ces matières, attendu que mon commerce absorbe tout mon temps et toute mon attention. Cependant, je vais vous dire ce que je pense de la question capitale : celle du pont.

Il me paraît assez difficile de demander à la ville une souscription d'un demi-million de piastres, non que j'y voie la moindre imprudence, mais parce que l'opinion publique ne paraît pas mûre pour un engagement de cette importance.

Personnellement, je suis convaincu que le demi-million qui assurerait la construction du pont serait de l'argent placé à gros intérêt. Pour une entreprise de cette importance, nous pourrions à bon droit compter sur les générations futures pour payer les intérêts, car ce sont elles qui en profiteront. Ajoutez à l'augmentation naturelle de la population l'appoint de l'immigration que la prospérité attirerait ici, et vous m'admettrez que la répartition de ces intérêts additionnels sur un plus grand nombre de têtes n'augmenterait guère le fardeau des taxes pour la population actuelle.

Je suis un de ceux qui croient que, si Québec ne va pas plus vite, c'est un peu notre faute à tous. Nous sommes restés trop attachés aux vieilles méthodes qui ont pu être bonnes en leur temps, mais n'ont plus leur place de nos jours. Le succès en affaires, aujourd'hui, dépend surtout de savoir risquer. C'est un faux principe que de laisser faire la nature ; dans ses opérations les plus importantes, elle demande à être aidée. La terre la plus fertile demande à être judicieusement ensemencée. A quoi nous sert d'avoir l'un des plus beaux ports du monde, si nous n'y attirons pas des vaisseaux, si nous ne le rendons pas facile d'accès ? Croit-on que, si je n'avais fait les frais de monter mon établissement sur le pied où il est, j'aurais attiré les acheteurs des pays étrangers à Québec ; et que, sans le Frontenac, nous verrions autant de touristes dans nos murs ?

Il est toujours bon d'agiter ces grosses questions dans la presse, mais c'est mon opinion qu'avant d'en espérer une solution définitive, il faut un changement radical dans les méthodes qui prédominent ici. Il faudrait d'abord commencer par supprimer le faux patriotisme de part et d'autre ; soyons plus cosmopolites, plus larges sur la question de race, et tout ira mieux.

M. J. E. MARTINEAU
MARCHAND DE FER, RUE ST-JOSEPH

D'après moi, le pont est la grosse affaire. Je suis en faveur de toutes les grandes améliorations propres à relever notre ville, mais je suis convaincu que celle-là surtout ferait notre prospérité. Ce qui me donne cette conviction, c'est l'expérience des faits passés. Il faut avoir connu Québec avant l'ouverture des communications pour tant encore bien insuffisantes que nous avons aujourd'hui, pour se faire une idée du changement énorme qui s'est opéré dans nos conditions commerciales.

Le chemin de fer du Lac St-Jean n'est pourtant pas une ligne bien importante, précisément à cause de son isolement, et cependant que serait sans lui, à l'heure qu'il est, le port de Québec ?

Notre "back country" n'est pas encore assez fort pour alimenter la ville. L'autre côté du fleuve est riche. L'exportation du bois aux Etats-Unis, seule, défraierait les dépenses du pont. A mon avis, une ou plusieurs lignes de steamers ayant leur terminus à Québec auraient pour effet de hâter la construction du pont, et d'un autre côté la construction hâterait aussi le choix du port de Québec comme tête de navigation océanique.

Je vous conseille de continuer à agiter la question comme vous le faites. Si vous pouvez réussir à fixer l'opinion sur un moyen pratique de résoudre la question, vous aurez bien mérité. Pour ma part, je crois que, lors même que la ville ferait, comme vous le proposez, un cadeau de \$560,000 à la compagnie qui bâtirait le pont, ce ne serait pas trop cher, car c'est le manque de communications qui nous a tenus en arrière jusqu'ici, et c'est l'ouverture de notre ville aux richesses du Sud qui nous sauvera.

Il faut bien se mettre en tête que les comtés de Lévis, Beauce, Bellechasse, Dorchester, Montmagny, Mégantic, etc., peuvent compter pour quelque chose dans notre commerce ; ces régions sont des plus prospères et fourniraient beaucoup au commerce d'exportation. Les abattoirs pour exportation suivraient de près. Il y aurait beaucoup à dire sur ce sujet ; mais avant tout, tâchez de faire comprendre au public que si l'on veut rendre le commerce local prospère, il ne faut pas attendre que les eaux soient trop basses pour la grande navigation à Montréal. Il ne faut pas non plus attendre que la Société de Bord du Lac amende ses règlements. Il n'y a pas de temps à perdre si l'on veut changer le cours des choses à Québec.

Vous avez souvent écrit dans votre

journal au sujet de "rolling mills" ; parlez-en donc souvent, car, sans avoir fait de calculs, je crois réellement qu'il n'y a pas de manufacture qui aurait plus de chances de réussite ici.

UN GRAND INDUSTRIEL

de St-Roch nous demande comme une faveur de ne pas mentionner son nom.

J'en suis maintenant trop vieux, dit-il, pour prendre une part active à ces grands mouvements dont vous me parlez. Le pont, les steamers rapides, les canaux, sont toutes d'excellentes choses ; mais à mon âge il serait imprudent de se fatiguer à en attendre la réalisation. Je n'ai pas une confiance illimitée, vous le voyez ; affaire de tempérament. L'esprit d'entreprise fait trop défaut à Québec. On est trop défiant, trop serré ; avant de donner une piastre d'une main, l'autre voudrait toujours être certaine d'avance d'en toucher deux. L'affaire du Grand Nord en est la preuve. On demande à la ville un simple endossement pour permettre à la compagnie de continuer ses travaux. Ce serait non pas un prêt, mais un cadeau, que l'on l'on ne devrait pourtant pas hésiter. \$256,000 pour ouvrir un nouveau "back country" à Québec, c'est pour rien. Qui regrette aujourd'hui les \$360,000 données il y a dix ans au Lac St-Jean ? La ville en a été remboursée avec intérêt composé. Ce ne sont pas des paroles en l'air, mais des faits brutaux. Il se consomme 25 à 30,000 cordes de bois par année ici. Depuis la construction du chemin de fer du Lac St-Jean, le prix du bois de poêle est tombé de \$1 à \$3 ; disons \$1.00, ce qui n'est certes pas exagéré. Vous avez tout de suite un gain de \$30,000 par an de ce chef, soit \$300,000 en dix ans. Et le bois de commerce, et les produits du Lac St-Jean, et l'agrandissement du marché de consommation que ce chemin a ouvert au commerce de Québec, et les milliers de colons que ce chemin a retenus au Lac St-Jean où ils périssaient, et les milliers d'autres qu'il a transportés sur les terres nouvelles ! C'est au moins un million de piastres que le chemin de fer du Lac St-Jean a déjà rapporté directement à Québec.

Et l'on hésite devant l'entreprise du Grand Nord, qui, même sans le grand trafic de l'ouest qu'il est destiné à nous apporter, doit nous ouvrir la partie la plus riche des terres à bois et à grains du Nord de la Province ! Là aussi il y a du combustible, du bois de commerce, des produits à notre profit. La ligne sera à peine ouverte que de puissantes maisons promettent de bâtir de grands moulins dans cette région.

Il faut savoir risquer judicieusement.