L'Abeille de la Nouvelle-Orléans.

BUREAUX : rue de Chartres No 73.

NOUVELLE-ORLEANS, VENDREDI MATIN, 1er AVRIL 1881.

54me Année.

DUFOUR & LIBERT,
Propriétaires-Editeurs.

NOUVELLE-ORLEANS,
VENDREDI, 1er AVRIL 1881.

Entered at the Post office at New Orleans, La., as Second Class Matter.

...VRES A L'ENCAN DE CE JOUR

...r H. Stern & Co., au No 35, rue de Chartres ...s, cordons et bandoulières.

...a concession d'une batture dans le sixième district.

Le veto du maire Shakespeare sur l'ordonnance accordant à la Compagnie du chemin de fer de la Ville-Orléans et du Pacifique la jouissance de la batture qui se trouve entre le fleuve et le parc Bourdier, jouissance s'étendant sur toute la longueur de la dite ...

...venait d'expliquer les raisons de droit et d'économie, et nous regrettons vivement que le Conseil de ville n'y ait pas eu plus d'égard. Nous convenons néanmoins que le Conseil a été dominé lui par une considération vraiment supérieure, celle d'assurer à la rive gauche du fleuve, qui est la nôtre, l'établissement du dépôt de cette grande voie ferrée. Mais ne pouvait-on obtenir cet avantage à meilleur marché? Le maire Shakespeare est de cet avis qui est celui de beaucoup de gens.

Pourquoi, par exemple, avoir fait une concession de 99 ans quand la charte limitait tout contrat de ce genre dépassant dix années? Nous comprenons fort bien que la Compagnie du chemin de fer du Pacifique, devant faire en cet endroit des constructions en harmonie avec l'importance de son entreprise, n'eut jamais accepté un bail de 10 ans, et qu'il fallait nécessairement, en pareil cas, faire un accroc à la charte. Mais il y a loin de 10 ans à 99 et on aurait pu limiter à 30 ou 40 ans le terme de la concession. C'est été plus prudent et à la fois plus politique.

Pourquoi, encore, si on accordait une jouissance séculaire, n'en avoir pas tiré un meilleur prix? Une rente de $500 par an n'est pas une considération, comme on dit en anglais, c'est une plaisanterie. Cela valait au moins $1000 par mois, et encore à ce taux, la concession est été marquée d'un caractère de libéralité extrême envers la compagnie qui certainement eut accepté la condition. D'autres droits très étendus accompagnent le privilège. Tout navire abordant au quai de la compagnie ne sera tenu à aucune taxe en faveur de la ville, et la compagnie pourra pousser ses rails le long du fleuve jusqu'à la rue Julie. Or, de la rue Julie au parc Foucher il y a au moins 70 lieue ou six milles de distance.

Les mêmes exemptions du droit de wharfage sont accordées aux navires qui aborderont au débarcadère de la compagnie, devant la ville, entre les rues Thalie et Melpomène. Les mêmes avantages n'ont jamais été accordés à la compagnie Morgan qui paye à la ville une rente de $10,000 par an, pour un espace de levée beaucoup moins considérable. Nous trouvons que sur tous ces points le veto du maire devait être soutenu, abstraction faite d'une considération de premier ordre fondée sur l'accroissement graduel du port de la Nouvelle-Orléans, accroissement qui doit répondre au développement rapide de son commerce. Il est possible que dans dix ans seulement tout l'espace compris entre l'Avenue de la Louisiane et la batture du parc Foucher, soit occupé par une ligne continue de navires, de barges, de tug boats et d'élévateurs. On regrettera alors d'avoir fait si bon marché d'une batture qui n'a pas moins d'un demi mille d'étendue.

Les autres objections faites par le maire pour justifier son veto ont leur valeur aussi mais à un degré beaucoup moindre, et la majorité du conseil a pu les réfuter facilement. Nous partageons nous-même, jusqu'à un certain point, les opinions que cette majorité a soutenues. Il s'agissait réellement d'une grand affaire. On dit toujours que nous sommes revêches aux progrès de l'industrie et que si nous avons marché lentement quand d'autres corporations ont marché très vite, c'est notre faute. On dit que si nous osaions été plus libéraux envers les grands entrepreneurs qui avaient étudié notre situation et qui avaient pensé à engager leurs capitaux dans des projets conçus tout aussi bien dans notre intérêt que dans le leur, nous nous trouverions aujourd'hui dans une position meilleure et dans des conditions comparativement florissantes; c'est pour mettre fin à ce reproche que le conseil de ville a voulu profiter de l'occasion qui s'offrait de faire à l'industrie un sacrifice utile, sacrifice de perspective et non d'actualité.

Non d'actualité, disons-nous, et le mot est juste. Ce parc qui, avec les intérêts que nous payons pour le prix d'achat, nous coûtera plus d'un million, ne vaut pas aujourd'hui plus de $200,000. Nous ne croyons pas même qu'il rapportât autant dans une vente publique, et tant qu'il restera dans l'isolement sauvage où on le voit, bien que le sol en soit élevé et couvert de magnifiques embrages, il ne vaudra jamais davantage. Le porte-nera donc toujours plus sensible, et ce que nous avons de mieux à faire c'est d'y couper court en favorisant un état de chose qui puisse lui donner une augmentation de valeur instantanée.

Il est vrai que la vue d'une gare de chemin de fer, de hangars, d'ateliers, d'élévateurs et d'entrepôts, n'a rien d'élégant ni de récréatif, surtout quand cette gare est réservée au fret et non aux voyageurs, mais le fret du chemin du Pacifique sera immense, selon toute probabilité, et le mouvement de roulage qu'il nécessitera occupera nécessairement un grand nombre de gens. Ces gens feront leurs demeures dans le voisinage et l'on verra presque subitement s'élever, aux deux extrémités de la façade du parc, des villages entièrement habités par cette population de service, population laborieuse, économe, et fort envieuse d'agrandissement territorial. Ce changement sera rapide, et il est possible que dans deux ou trois ans la ville, qui n'a pas besoin de ce parc, le vende aux enchères, en parties hélées, non par tiles, mais par lots, à un prix dépassant beaucoup le million qu'une spéculation radicale lui enlève dans un temps où une vente vaste étendue de terre ne valait sous le...

...e la cinquième partie de cette somme. ...elle, sans doute, ce que le conseil de ville a calculé et ce qui l'a déterminé à adopter l'ordonnance. Le conseil a pages ...ériorité, d'autre part, que cette excellente occasion n'échappât à la ville, en suppposant des conditions que la compagnie n'eût pas voulu accepter, ou en lui montrant les avantages qu'elle demandait.

Il est certain que si la compagnie, découragée par ces exigences en cette région, qui subitement prie le parti d'établir un gare sur la rive droite du fleuve, et d'élever son wharf dans le Egne de celui qu'on a construit à Gretna, village qui ne fait point partie de la Nouvelle-Orléans, on en sera fait au Conseil un reproche éternel, si il n'a pas voulu l'endiguer, pouvant si facilement l'éviter. Quant à l'objection tirée sur l'exemption du droit de wharfage pour les navires qui...

...ment ...ne ...ne ...ne