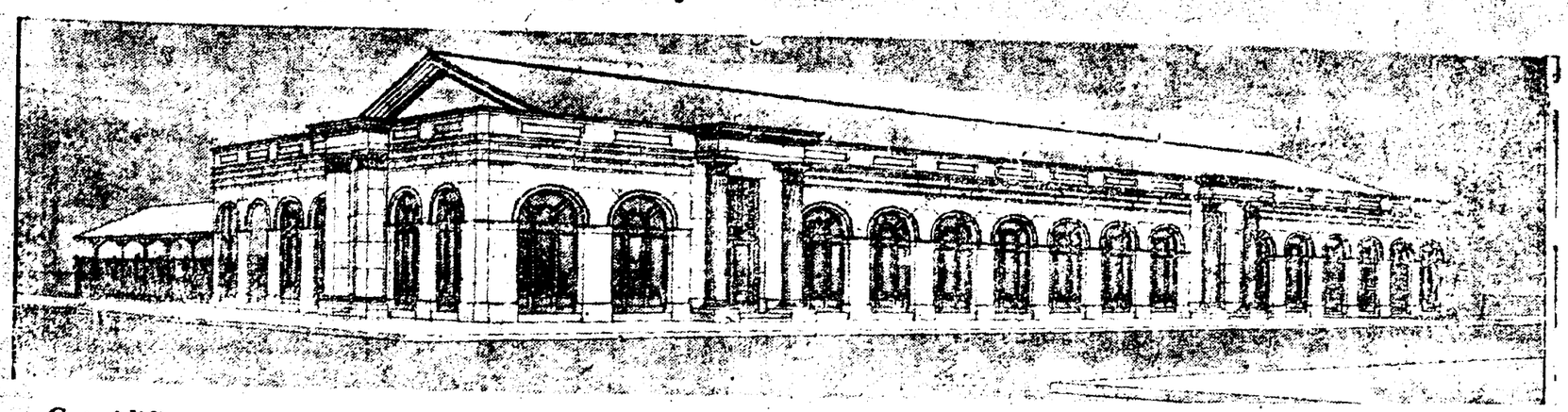
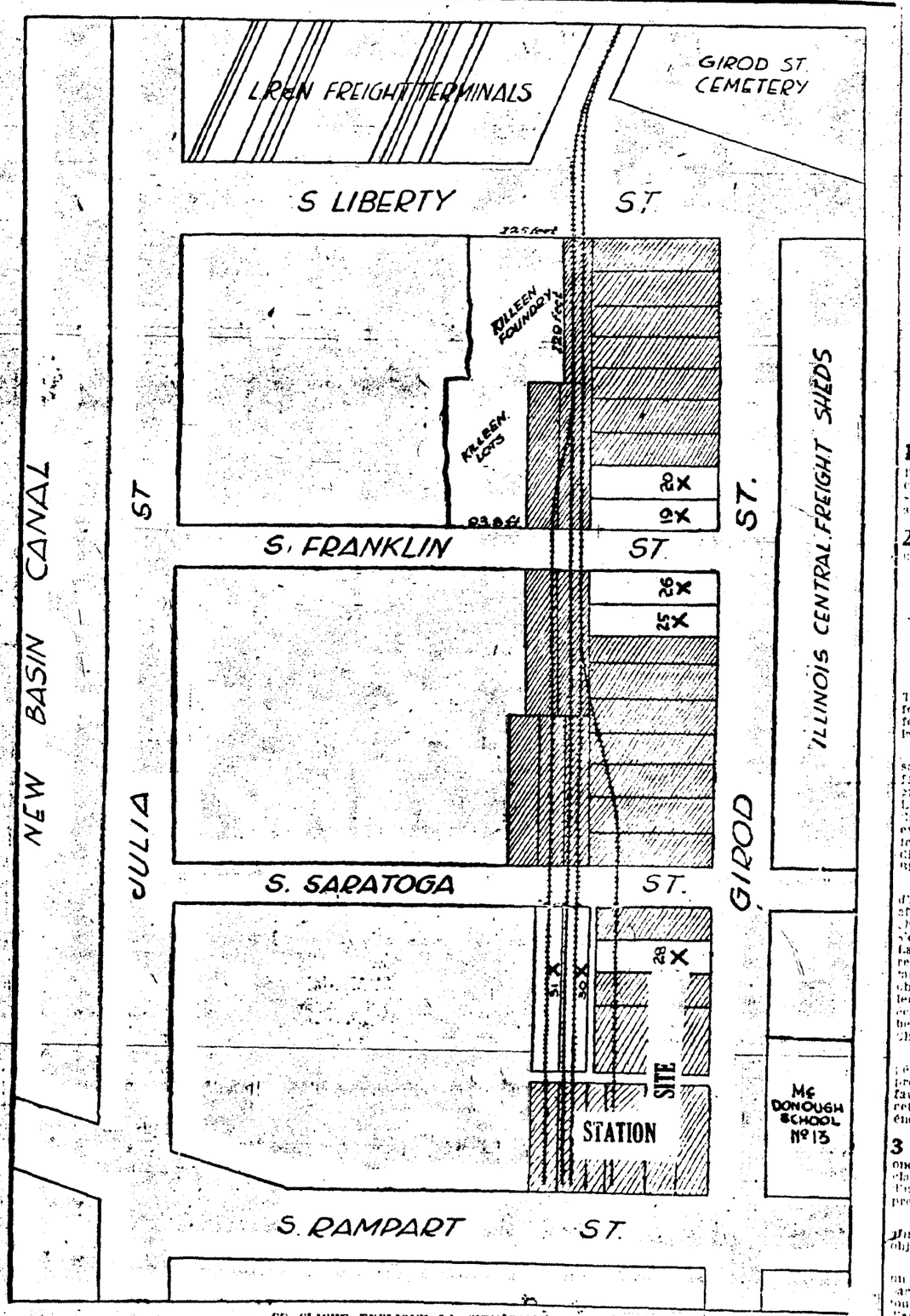
CET avis au public comprend le récit de toutes les objections avancées contre la "Louisiana Railway and Navigation Company" au sujet de ses plans pour construire une nouvelle gare terminus à passagers au coin des rues Girod et des Remparts. On y trouvera, aussi, la réplique de la compagnie de chemin de fer et un aperçu des entrevues avec les autorités municipales et les personnes opposées à l'octroi du privilège par édit municipal. Cette ordonnance sera l'ordre du jour à la réunion du conseil de Ville mardi prochain. Seulement un des commissaires municipaux est contre l'ordonnance. Lisez qu'il dit à ce sujet.

À A la compagnie L. R. & N. avait été donnée toutes garanties de facilités quand elle s'établit à la Nouvelle-Orléans sur l'invitation des officiers de la municipalité et des commerçants et hommes d'affaires représentés par la "Progressive Union." Tout ce que la compagnie demande c'est que ces garanties soient consenties. C'est la seule compagnie de chemin de fer qui ait construit une nouvelle ligne de chemin de fer à la Nouvelle-Orléans depuis quarante ans.



Cet édifice projeté pour la gare à passagers occupera 84 pieds de face sur la rue Sud des Remparts et 190 pieds sur la rue Girod. L'entrée à l'arrière sera pour les passagers de race noire. Cette photographie est empruntée aux devis de l'architecte. Faites savoir aux commissaires municipaux que vous tenez absolument à ce que cette belle gare si bien située soit construite au coin Girod et des Remparts. Ecrivez-leur aujourd'hui.

C Cette compagnie fut la première à consentir à absorber les dépenses de transporter, par le chemin de ceinture le coton aux nouveaux entrepôts de coton; également la compagnie fut la première à absorber cette dépense semblable concernant les nouveaux élévateurs de grains. Elle fut aussi la seule compagnie de chemin de fer à donner son appui pour l'établissement de taux uniformes de fret des localités du bas Mississipi, et à se prononcer contre le tableau fixe par mille, qui aurait été désavantageux au commerce de la Nouvelle-Orléans.



CE CLICHE EXPLIQUE LA SITUATION.

Le tracé ci-dessus est publié pour la raison que les personnes étrangères au voisinage ne comprendraient pas bien les détails de la situation.

Les entrées pour les passagers de race blanche seront sur la rue Sud des Remparts et sur la rue Girod, près Sud Remparts. Les entrées pour les personnes de couleur seront à l'arrière de la gare. Le site sur la rue des Remparts a 155 pieds de long dont 84 seront occupés par la gare et le reste par les voies de garage. La gare à passagers aura une profondeur de 190 pieds sur la rue Girod.

Les lots tracés en noir sur le cliché sont maintenant la propriété de la compagnie L. R. & N. qui ont acquis en vertu de $185,000, dans des circonstances qui sont relatées autre part dans cet article.

Les lots tirés au clair sur le cliché et numérotés marqués d'un "X", seront acquis quand la compagnie obtiendra le privilège de poser ses rails. La somme de $35,000 a été versée aux propriétaires de certaines industries, en sus de bons importants pour l'achat de leurs biens fonciers pour remboursément de leur tracas occasionné par la nécessité de transférer leurs établissements autre part.

Aucune importance au point de vue du trafic n'est attaché aux rues sur lesquelles la compagnie doit poser ses rails.

La rue Sud Liberty. — Il y a très peu de circulation commerciale sur cette rue, hormis quelques trucks et wagons transportant des colis aux hangars de fret terminus démontrés sur le cliché. Le petit pont au-dessus du Nouveau Bassin est rarement traversé par des véhicules. Les grands entrepôts de la compagnie de chemin de fer Illinois Central de l'autre côté du Bassin sont un obstacle au passage libre des camions.

La rue Sud Franklin. — Cette rue est condamnée au trafic du haut de la ville à la rue Julia par le Nouveau Bassin et elle est fermée à toute circulation à la rue Girod par l'entrepôt de fret de la compagnie Illinois Central comme il appert, sur la mappe. La rue n'est pas pavée.

La rue Sud Saratoga. — Presque pas de trafic. Aucune circulation du haut de la ville à cause du Nouveau Bassin à la rue Julia. La compagnie "Central Ice and Cold Storage" est située au coin des rues Julia et Saratoga vers la rue des Remparts. Les camions chargent la glace sur la rue Saratoga et se servent de la rue Julia pour s'en aller. La compagnie "Kenoop Lumber Factory" se sert de la rue Saratoga pour usages minimes de son trafic mais prend principalement son débouché actif sur la rue Julia. Ses entrepôts de bois de construction sont plus loin vers la rue Franklin et une grande quantité de bois de construction est déposée sur les bords du nouveau Bassin, cela est dû à l'occasion de profiter de la transportation sur le Bassin.

Thomas Killeen. le propriétaire de la fonderie sur la rue Liberty fut le premier à signer la note de protestation contre les plans de la compagnie de chemin de fer. Son opposition est consignée en plein autre part. Les établissements de sa fonderie occupent 139 pieds le long de la route que la compagnie se propose de suivre et ont un mur 18 pouces d'épaisseur du côté de la rue où les rails doivent être posés, comme il appert sur le cliché.

Presque tout le trafic de cette localité passe sur les rues Sud des Remparts et Julia. La rue des Remparts est la dernière des grandes artères de commerce du côté du fleuve du nouveau Bassin et la rue Julia sert principalement au trafic des industries de glace et de bois de construction indiqués et pour transporter le fret aux entrepôts de la compagnie de chemin de fer L. R. & N. et aussi pour transporter les marchandises diverses arrivant à la Nouvelle Orléans par voie du Nouveau Bassin.

Les officiers de la compagnie L. R. & N. se sont consultés avec le maire et l'avocat de la Ville il y a neuf mois et plus. Toutes les phases légales et matérielles de la question furent discutées. Les officiers de la compagnie étaient certains de l'approbation des officiers municipaux et ont déboursé la somme de $185,000 pour acquérir les propriétés foncières démontrées sur la mappe. Puis une ordonnance municipale fut placée entre les mains de l'honorable W. B. Thompson, alors commissaire des Utilités Publiques. M. Thompson était de l'opinion que la compagnie devrait acheter la bâtisse d'école McDonogh No. 13, dont la photographie paraît sur le cliché. Ceci est expliqué plus au long autre part. M. Thompson a déclaré que d'autres oppositions seraient interposées mais il ne les croyaient pas importantes. Ceci fut dit pendant que la compagnie achetait les propriétés foncières afin d'établir la gare.

Les oppositions dont M. Thompson parlait comprenaient des protestations de propriétaires de biens fonciers qui demandaient des prix exorbitants pour leurs immeubles quelquefois deux ou cinq fois en sus de la valeur des propriétés que la compagnie se proposait d'acheter. D'autres voulaient avantager leurs amis propriétaires en leur conseillant de demander des prix extravagants et encore quelques-uns se plaignant que leur commerce serait ruiné par le projet de la compagnie. Les officiers de la compagnie furent étonnés de ces oppositions qui furent énumérées dans le rapport défavorable présenté par M. Thompson, au conseil de ville le 28 novembre. Et les officiers de la compagnie furent encore bien plus surpris quand le conseil de ville refusa de leur donner la permission désirée.

Puis M. Thompson démissionna du conseil de ville et l'honorable Edmund J. Glenny le remplaça, comme commissaire des Utilités Publiques. M. Glenny resta neutre sur le rapport de M. Thompson.

La protestation à propos de l'école McDonogh 13 fut retirée. Alors la compagnie fit une nouvelle demande et pria M. Glenny de présenter une nouvelle ordonnance. Ce qui fut fait. Mais il y eut encore de l'opposition et un rapport défavorable sur deux points, touchant la nature du voisinage et la circulation des tramways. Cette ordonnance est publiée tous les jours dans le journal, Le "Daily States."

La compagnie de chemin de fer a soumis à M. Glenny tous les faits, tous les détails, quant aux oppositions présentées au conseil de ville et ayant trait aux objections énoncées dans des conférences.

Cet exposé est un aperçu des faits principaux et a trait tout particulièrement à l'attitude individuelle de trois des protestataires. La compagnie a vainement essayé d'obtenir d'autres protestataires les raisons de leurs oppositions.

Les réponses à toutes les objections officielles

1 La première objection du commissaire Thompson se reposait sur une protestation verbale à lui faite par le surintendant des écoles à propos de McDonogh No. 13, l'école sur la rue Girod, vis-à-vis de la gare projetée. Tous les faits touchant cette question furent portés à la connaissance du Bureau des Ecoles Publiques et du surintendant. La protestation fut, alors, retirée et les améliorations projetées furent approuvées.

2 Les officiers de la compagnie L. R. & N. furent très surpris de la deuxième objection de M. Thompson. Cette objection fut présentée au conseil de ville comme une communication sans poids officiel. Voici ce qu'il avait dit:

> "La compagnie a acquis une petite portion des îlets sur lesquels elle se propose de poser ses rails et construire sa gare. La compagnie possède, entre les rues Sud Liberty et Sud Franklin une portion si minime de terrain que les rails seraient presque contre les murs des immeubles qui n'appartiennent pas à la compagnie. Le trafic de locomotives lourdes et de wagons de chemin de fer si près des établissements industriels occasionnerait des dommages à ces industries."

Cette objection était, apparemment fondée sur une protestation dirigée par M. Thomas Killeen le propriétaire d'une fonderie sur la rue Liberty. M. Killeen avait formellement exigé que la compagnie lui donne la somme de $70,000,000 pour sa fonderie. Mais elle n'est d'aucune utilité à la compagnie. Cette fonderie de M. Killeen est la seule "industrie" possédant "un bâtiment adjacent."

La protestation présentée par le commissaire Thompson établit deux raisons pour sa validité. Ces raisons étaient: 1er. Qu'aucune nécessité publique n'existait pour faire valoir la construction d'une gare à passagers sur ce site, parceque la compagnie en question possède des étendues adéquates de terminus sur la rue Canal. 2me. La dite compagnie de chemin de fer n'a pas acquis ASSEZ DE PROPRIETES FONCIERES pour lui permettre de jouir des privilèges qu'elle demande, comme par exemple, de traverser les rues Sud Liberty, Sud Franklin et Sud Saratoga, ce qui entraînerait la congestion de ces rues par les wagons de chemin de fer. MAIS DANS CETTE PROTESTATION, RIEN N'EST CONSIGNE A PROPOS DE DOMMAGES POSSIBLES AUX INDUSTRIES VOISINES.

Consultant la liste des signataires de cette protestation on peut vérifier que nombre d'entre eux sont propriétaires d'immeubles que la compagnie se propose d'acheter afin de mener son projet à bonne fin. Ces personnes ont l'idée de vendre à surcharge de six à neuf fois la réelle valeur des propriétés portées au cadastre. Il s'ensuit que leurs objections ne sont pas valides et qu'elles devraient être écartées. La "Central Ice & Storage Company," située au coin des rues Julia et Saratoga, a retiré sa protestation et s'est déclarée en faveur de notre projet. Deux autres signataires, MM. F. Rivers Richardson et J. J. H. Storck ont avoué qu'ils n'avaient aucune objection personnelle contre les plans de la L. N. & R. Co., mais qu'ils ont apposé leurs signatures à la pétition à la requête d'amis. Leur protestation devrait être écartée. Donc reste la protestation venant de MM. Thomas Killeen, Otto Knoop Lumber & Realty Company, C. Taylor Gauche, président de la Apollo Realty Company; Charles A. Corcoran, et Anthony Rossi, soit cinq en tout.

Contre cette quintuple protestation, le conseil de ville est saisi de nombreuses pétitions signées de noms de plus de cinq cents commerçants, hommes d'affaires et propriétaires fonciers et de tous les propriétaires d'immeubles dans le voisinage, en faveur de notre projet. En ce qui concerne l'attitude de M. Thomas Killeen dans cette question et de la Knoop Lumber Company, les éclaircissements à propos sont énoncés autre part dans cet article.

3 Par le commissaire Glenny, il est constaté: "Que le voisinage près de la gare en question est en majeure partie occupé par des petits débitants d'articles de seconde main, par des bars fréquentés par des nègres et des restaurants de seconde classe. Il s'ensuit donc que cette localité n'est pas de choix pour la construction d'une gare à passagers qui serait fréquentée par des dames et des enfants devant prendre passage sur les trains de la L. R. & N. Co."

Lorsque les mesures délibérées sur les trois îlets de la rue Girod seront démolies afin de construire les améliorations projetées par la compagnie, il s'ensuivra que les objections de M. Glenny seront éliminées.

La rue Sud des Remparts est une rue essentiellement vouée au commerce dans une partie de la ville qui s'améliore tous les jours et ces améliorations seront hâtées par la construction de notre gare. Cette question de la nature de ce voisinage est tout-à-fait relative et devrait entrer en discussion avec les questions de locations d'autres terminus de chemins de fer.

La gare à passagers, de la L. R. & N., ne sera qu'à deux îlets de distance sur la rue des Remparts, de la gare Union.

LES TRAINS A PASSAGERS DE LA L. R. & N. ARRIVENT A LA GARE TERMINUS DE LA RUE NORD BASSIN DONT L'ENTREE PRINCIPALE EST SUR LA RUE CANAL.

LE "TENDERLOIN DISTRICT" FAIT FACE A LA GARE TERMINUS SUR TROIS ILETS, DONC IL EST INUTILE DE COMPARER CE VOISINAGE AVEC CELUI DE SUD DES REMPARTS ET GIROD.

Evidemment, M. Glenny, n'avait pas tenu compte de ces comparaisons quand il s'est permis d'insérer dans son rapport les objections indiquées et qui seront maintenant posées, que le voisinage de la gare terminus est préférable pour les femmes et les enfants au voisinage du "Union depot" et du site projeté de la L. R. & N. deux îlets plus bas sur la rue des Remparts.

4 Du commissaire Glenny: "Cette objection, réduite à quelques mots était, que la rue Sud des Remparts et la rue Girod n'avaient pas un service suffisant de tramways comme celui de la gare terminus, et, par conséquence la L. R. & N. devrait ne pas abandonner la gare terminus. Mais M. Glenny a admis que les tramways de l'avenue Louisiana remontent, et que les tramways Dryades descendent la rue Sud des Remparts. La ligne Louisiana Avenue donne des correspondances pour toutes les lignes du haut de la ville. La ligne Dryades donne des correspondances pour toutes les lignes sur la rue Canal. A deux îlets du site de la gare projetée, passent les tramways St. Charles, Tulane et Jackson sur la rue Baronne, et ces tramways circulent devant le "Union Depot." Il y a aussi les tramways Clio, Sud Claiborne et Peters Avenue qui contournent de la rue Dryades à la rue Julia en gagnant le bas de la ville. A trois îlets plus loin, il y a beaucoup de lignes de tramways circulant sur la rue Carondelet. Puis, encore, à quatre îlets se trouve la rue St. Charles. Donc il est inutile de débattre la question plus longuement devant un public qui connaît la situation; mais il faut se rappeler que les passagers à la station terminus, sont obligés, à cause de sa construction, de marcher au moins un îlet, soit en sortant, soit en quête d'un taxicab, d'une automobile ou d'un tramway.

Les deux objections de M. Glenny furent discutées en détail dans une lettre qu'il reçut le 21 mars et qui fut publiée dans les journaux quotidiens le dimanche 1er avril.

Deux lignes de tramways, seulement desservent la magnifique gare du Trans-Mississippi Terminal à Annonciation et Thalie. Cette gare sert également au Texas Pacific et aux trains du Iron Mountain. La ligne de tramways Tchoupitoulas circule généralement tout près de la rive du fleuve et sur des rues du quartier commercial qui ne donnent pas occasion à beaucoup de trafic de passagers. La ligne Annonciatica donne des correspondances très satisfaisantes à la rue Canal. Mais aucune de ces lignes ne peut égaler les facilités qu'offrent les lignes Louisiana Avenue et Dryades. Tout cela fut exposé en détail devant M. Glenny. Puis, les lignes de tramways du haut de la ville les plus proches sont sur la rue Camp, à trois îlets de distance; les tramways Prytania sont à quatre, et les tramways St. Charles à cinq îlets de distance.

La gare projetée jouira d'un aussi bon, et peut-être d'un meilleur service de tramways que le "Union Depot" ou le Trans-Mississippi Terminal.

5 Les articles des journaux du 27 mars qui ne furent pas contredits par M. Glenny, ont fait dire aux contribuables qui croyaient que la construction de la gare faisait baisser la valeur de leurs propriétés, que la construction de semblables améliorations avaient un effet contraire, et que les résultats de l'érection de la gare Louisville & Nashville, du "Union Depot" et du Trans-Mississippi Terminal, donnaient raison à ses déclarations. Mais on fournit le 31 mars à M. Glenny des raisons contredisant entièrement ses objections, et la lettre contenant ces raisons fut publiée textuellement dans les journaux de dimanche dernier. On sait que la cessation du trafic des bateaux à vapeur et l'extension du district des magasins sur la rue Canal entre les rues Camp et Canal, furent la cause de la fermeture des petits magasins et des boutiques de la rue Canal dans le voisinage de la gare L. & N. Cette gare a beaucoup contribué pendant quelque temps à faire valoir les propriétés dans ses parages. Les fabriques de machines et d'outillage et autres industries semblables sont maintenant situées sur le côté du bas de la ville de la rue Canal. Le côté du haut de la ville n'a pas souffert de changement, et montre à peu près le même genre d'industrie qu'auparavant. Le site de la gare L. & N. fut premièrement occupé comme gare à passagers en 1872.

La construction du "Union Depot" a fait bousser la valeur des propriétés du voisinage.

Nous sommes avisés de la rapide dépréciation des propriétés dans le voisinage de la gare Trans-Mississippi Terminal avant l'érection de la gare, mais, ensuite la valeur des biens fonciers a graduellement haussé. Le bureau des Assessements a fait monter en 1916 de plus de 72 pour cent l'évaluation des propriétés qui furent achetées (voyez la mappe à l'endroit marqué en noir). La plupart des bâtisses furent démolies sitôt la hausse des évaluations. Il est certain que le Bureau des Assesseurs ne s'accorde pas avec M. Glenny quand il a dit que la ville percevrait moins de taxes à cause des améliorations que la L. R. & N. se propose de faire.

Le Bureau des Propriétés Foncières (The New Orleans Real Estate Board) et les propriétaires de biens fonciers sur la rue sud des Remparts sont chaleureusement en faveur de la construction de la nouvelle gare à passagers de la L. R. & N. Ceci termine la discussion et présente la réponse à l'objection de M. Glenny.

Explication de quelques objections officieuses

Afin d'écarter toute opposition légitime, les officiers de la compagnie de chemin de fer ont adressé des communications à toutes les personnes qui avaient signé la protestation envoyée au Conseil de Ville. Il leur fut exposé que leurs objections semblables aux objections énumérées dans la clause d'objections officielles No. 2 étaient conçues en termes trop généraux et n'étaient pas suffisamment claires pour être sérieusement considérées. La Central Ice and Cold Storage Company a consenti à une investigation plus approfondie et a retiré son objection et signé une nouvelle pétition en faveur de la compagnie de chemin de fer.

M. F. Rivers Richardson a répondu par une lettre disant que la nouvelle gare devrait être construite à Rempart et Julia au lieu de Rempart et Girod, moins d'un îlet de différence et cela aurait entraîné la nécessité de demander droit de passage au bureau de direction du Nouveau Bassin et de la municipalité, et aussi l'achat de la propriété de M. F. Rivers Richardson, située sur la rue Julia. Et ces droits de passage furent refusés. Il y a quelques ans, on expliqua à M. Richardson qu'il y avait des obstacles nombreux et insurmontables à son plan. Les détails lui furent donnés. Il répondit qu'il avait signé la protestation afin de plaire à des amis, et qu'il serait déloyal de retirer sa signature.

M. J. J. H. Storck a expliqué verbalement qu'il avait signé la pétition afin d'aider M. G. A. Sanford et autres à obtenir le plus d'argent possible pour la vente de leurs propriétés. La compagnie de chemin de fer a offert trois fois la valeur de l'évaluation pour la propriété de M. Sanford.

M. Thomas Killeen, le propriétaire de la fonderie demande $70,000 pour la propriété indiquée sur la mappe, et a déclaré que les vibrations des trains en marche causeraient des dommages à son mur de 18 pouces d'épaisseur et dérangeraient le fonctionnement de ses machines de moulage et de modèles. Mais des experts dans les affaires de fonderie et une personne qui fut longtemps dans le métier ont assuré que M. Killeen n'a aucune raison pour avancer ce qu'il dit.

Toutes les fonderies modernes sont situées à proximité des lignes principales de chemins de fer, dont les lourds wagons de fret passent avec une vitesse supérieure à celle des trains à passagers rentrant dans les gares terminus. Chacune de ces fonderies a des voies de communications et des rails de garage celles à ces voies de chemins de fer.

La Louisiana Railway and Navigation Company n'a pas entendu, soit publiquement, soit en privé, aucune autres objections à son plan pour son propre avantage. Ni le public en général, ni ceux qui voyagent de Shreveport à la Nouvelle-Orléans ni ceux qui demeurent dans le voisinage de Sud Remparts et Girod ont interposé des objections à la construction de la gare terminus projetée pour les trains à passagers.