

ment les meilleures intentions du monde puisqu'il dit :

" Nos mines d'or, d'argent, de nickel, et de cuivre qui ont pris récemment une extension si considérable, indiquent suffisamment qu'ayant sur les lieux la matière première, la main d'œuvre qui ne demande qu'à être employée, il est du devoir du gouvernement de créer cette industrie nouvelle dont le pays tout entier profitera si largement.

Ne nous payons pas de mots et examinons brièvement la situation en prenant les chiffres mêmes de l'auteur du mémoire :

Les Etats Unis ont monnayé en 1896, c'est-à-dire pendant une seule année, 78,330,772 pièces d'or, d'argent, de nickel, et de bronze représentant une valeur de \$71,188,468 et le Canada, toujours d'après le mémoire de l'auteur, n'aurait, tant en réserve qu'en circulation, que pour \$20,000,000 de pièces de monnaie de toute nature.

On pourrait déjà tirer la conclusion, puisqu'il suffirait d'un hôtel de monnaie d'une puissance de production quatre fois moins grande que celui des Etats-Unis pour frapper, en une seule année, toute la monnaie nécessaire au Canada.

Allons plus loin cependant et nous verrons ce qu'on pourrait donner de travail aux ouvriers, à cette " main d'œuvre qui ne demande qu'à être employée."

Ce sont les chiffres officiels qui vont parler. Dans l'exercice 1893-94 il a été demandé à l'Angleterre de monnayer pour le Canada : en pièces d'argent \$144,529.35 et en pièces de bronze \$20,000. La fabrication des pièces d'argent a coûté, fret et assurance compris, \$75,236.55 laissant au gouvernement canadien un bénéfice qu'il a encaissé de \$69,292.80 et celle de cuivre a coûté \$3,321.67 laissant en profit encore pour le gouvernement de \$8,678.33.

Que les pièces soient frappées en Angleterre ou ailleurs, on voit que le gouvernement encaisse les bénéfices.

En 1894-95 on n'a pas fait frapper de pièces d'argent, mais seulement de la monnaie de cuivre pour \$12,000. L'opération a coûté : métal, monnayage, frais de poinçon, fret et assurance \$3,321.67 laissant un bénéfice de \$8,678.33.

Ainsi, en deux années fiscales, le Canada a eu besoin de \$166,529.35 de monnaie nouvelle ; c'est peu pour occuper un hôtel de monnaie.

Voyons maintenant le travail pour les ouvriers. Les frais de monnayage ont été, y compris l'emballage et un prélèvement pour frais

généraux, etc... de \$4,335.53, \$2,000 et \$1,200 respectivement, soit au total \$7,535.53. ou moins de \$3,800 de main d'œuvre en moyenne par an.

Est ce pour payer \$3,800 de salaires par an à des ouvriers qu'on ira établir un hôtel de la monnaie qui, construction, machinerie, ameublement compris, coûtera peut être plus du million ?

Et le personnel de direction, des bureaux, etc... etc... combien tout cela coûterait-il encore annuellement au budget ?

Comme l'auteur du projet, le PRIX COURANT réclame du travail pour les ouvriers. Depuis plusieurs mois, il n'est peut être pas un seul de ses numéros qui n'en demande et qui ne presse les gouvernements fédéral et provincial et les municipalités de leur en procurer, mais il demande un travail utile au pays, ou au moins à une partie du pays. Il ne manque pas de canaux à creuser, pas de routes à faire, pas de ponts à construire et pas de chemins de fer à établir. Sans aller bien loin, est ce qu'à Montréal, il y a des docks et des quais suffisants, on parle toujours des docks et des quais de Maisonneuve et on n'a pas encore donné le premier coup de pioche. Le fleuve a besoin d'être creusé pour amener de plus forts navires dans notre port et on s'est borné, dans ces derniers temps, à ne pas trop laisser s'enliser le chenal au lieu de pousser les travaux avec vigueur et de nous donner un chemin en eau profonde vers la mer.

Voilà où l'argent, si on est en quête de dépenses, peut aller avec profit pour le pays, pour Montréal et pour les ouvriers sans-travail en quête de main d'œuvre.

### LE PONT DE QUEBEC ET L'INTERCOLONIAL

Il y a une quinzaine de jours environ, l'Hon. M. Dobell dans une réunion de la Chambre de Commerce de Québec stimulait le zèle de ses concitoyens pour la construction d'un pont reliant les deux rives du St-Laurent, à la Chaudière, en promettant un subside de \$1,000,000 de la part du gouvernement fédéral et en souscrivant personnellement un certain nombre d'actions pour le même objet. L'enthousiasme fut grand alors et, dans l'emballage du moment, plusieurs personnes présentes souscrivirent un certain nombre d'actions. Tout semblait vouloir marcher à souhait.

Une douche d'eau froide est tom-

bée sur la tête de nos amis de la vieille capitale, simplement parce que le discours du Trône demande la ratification, par le Parlement, des mesures prises pour le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Montréal.

Nous nous demandons en quoi le prolongement de ce chemin de fer peut être un obstacle à la construction du pont ?

Le gouvernement est animé d'excellentes intentions ; il paraît avoir une compréhension nette des besoins du pays en créant partout où il font défaut des moyens de communication.

Le pont reliant les deux rives à Québec, le pont demandé à Montréal et le prolongement de l'Intercolonial manque à la Province pour sa prospérité. Aucun de ces projets de travaux ne nuit à l'autre, tous font au contraire partie d'un système qui sera incomplet si l'une ou l'autre de ces constructions est mise de côté.

Et, si le pont de Québec est ajourné aux calendes grecques, les habitants de cette ville devront faire un gros *meâ culpa*. Ne vont-ils pas maintenant, d'eux-même, et sans qu'on les en prie, dire que si l'Intercolonial pousse sa pointe jusqu'à Montréal, le projet du pont perd de son importance, qu'il n'a plus sa raison d'être, etc... etc...

Mais, bonnes gens, profitez donc des bonnes dispositions du gouvernement ; allez donc de l'avant ; ne cherchez donc pas la petite bête chez les voisins ; progressez, et laissez les autres suivre leur chemin !

Comment, Québec va être, la chose est à peu près certaine maintenant, le port d'attache, le point terminus d'une ligne transatlantique rapide ; on parle du prolongement d'un chemin de fer qui doit lui apporter un supplément de trafic et on en déduit là bas, malgré, et mieux, à cause de cette circonstance favorable pour le développement de son commerce, que le port de Québec a moins besoin d'un pont et que les actionnaires seront difficiles à rencontrer.

La question est celle-ci : le prolongement de l'Intercolonial est-il susceptible d'apporter ou de retirer à Québec, devenu tête de ligne de paquebots, un mouvement de trafic plus ou moins considérable ?

Poser la question, c'est la résoudre. Québec ne peut que gagner, comme port, par le prolongement d'un chemin de fer vers l'ouest ; si son port voit un développement de trafic, Québec, qui a déjà besoin de son pont dans les conditions actuelles, en aura un besoin plus