

Quelques chiffres qui viennent de passer la frontière dans le but évident d'épater les naturels de ce pays:

Le duo de Marlborough vient d'épouser Mlle Vanderbilt. La noce a coûté plus d'un demi-million. Comptons :

Toilette de la mariée	\$ 6,720
Trousseau "	10,000
Robe de Mme Vanderbilt	2,000
Robes des filles d'honneur	3,000
Décoration florale à l'église	15,000
Do chez Mme Vanderbilt	10,000
Déjeuner de noce et service	5,000
Musique à l'église et à la maison	300
Honoraires de l'évêque Littlejohn	2,500
Cadeaux de noce	350,000
Toilettes neuves des invités	100,000
Aux fournisseurs du diner	30,000
Toilette du marié	1,500
Cadeaux aux garçons et filles d'honneur	1,500

\$ 525,520

Il nous souvient d'une grosse noce canadienne qui a fait du bruit il y a quelques années. Le père de la mariée avait déposé dans la corbeille de noce un billet promissoire de 50 ou 100 mille piastres, la mémoire nous fait défaut sur ce point. Seulement, l'histoire ne dit pas si le billet a été honoré à échéance.

x

M. R. R. Dobell adressait l'autre jour au *Chronicle* une lettre dont nous prenons plaisir à faire connaître les principaux points.

Il communiquait en même temps à notre confrère quelques-uns des travaux lus à la Convention des routes d'eau profondes à Cleveland Ohio, en vue, dit-il, d'éveiller l'attention des Québécois sur la position particulière qu'occupe Québec comme point de transbordement du grand Ouest, et comme entrepôt pour les produits transatlantiques. Ces essais traitent de l'influence qu'aurait l'approfondissement des eaux intérieures sur les chemins de fer, des moyens à prendre pour régler le niveau des grands lacs, et de la coopération des Etats-Unis et du Canada dans la canalisation intérieure.

M. Dobell dit que le Fur West est à la recherche d'un endroit d'où il pourra expédier ses grains sans les frais et les retards de ses présents terminus de la côte de l'Atlantique. Il se prononce contre le projet Huddart, et serait plutôt en faveur d'un moyen terme, tel que le service de 17 nœuds à l'heure proposé par la ligne Allan. Les plus gros steamers n'arrêteront pas à Québec, dit-il, et reviendront de Montréal avec des demi-cargaisons parce que nous n'avons pas ici les entrepôts et l'outillage moderne requis pour charger et décharger vite et à bon marché. Il indique comme premier devoir

l'établissement d'un "cold storage" et un mouvement auprès du gouvernement pour le gagner à creuser les canaux, parce que jusqu'ici le St-Laurent ne transporte que 7 p. c. du trafic de l'ouest et que le reste passe par Buffalo, ou Oswego, en route pour New-York et les ports américains. Il voudrait une organisation immédiate pour exécuter le programme suivant : creusement des canaux, construction du pont, parachèvement du Grand Nord, un câble par Belle Isle, une ligne de steamers du St-Laurent au Cap de Bonne Espérance, et finalement l'union des ouvriers avec la classe commerciale pour dissiper les préjugés qui existent contre le pont de Québec, où le chargement des vaisseaux, au lieu de coûter meilleur marché, coûte plus cher qu'ailleurs.

— x : x : x : —

LA QUESTION DU GRAND-NORD

Nous avons répondu l'autre jour au reproche d'inactivité qu'un de nos confrères adressait à la compagnie du Grand-Nord. C'est bien simple, disions-nous : si le Conseil de ville s'était davantage hâté de faire droit à la demande de la Compagnie, celle-ci aurait à l'heure qu'il est une autre section en cours d'exécution.

Presque à la même heure, le président de la Compagnie prenait la plume et écrivait au *Chronicle* l'excellente lettre dont suit la traduction :

Chemin de fer Le Grand Nord

Québec, 7 novembre 1895.

Au rédacteur du *Morning Chronicle*,
Monsieur,

Votre édition de ce jour contient un article de rédaction dans lequel, — à propos de la pénurie où se trouve la classe ouvrière de cette ville — vous semblez blâmer la compagnie du chemin de fer Le Grand Nord de ne pas pousser ses travaux avec plus de vigueur, de manière à donner de l'emploi à nos travailleurs cet hiver, attendu, comme vous dites, que la compagnie a été la gement subventionnée par les deux gouvernements et par la ville de Québec.

Votre affirmation au sujet de la ville de Québec n'est pas tout à fait exacte.

Le conseil de ville, le 17 février 1893, a passé une résolution pour obtenir de la Législature l'autorisation de prêter à la compagnie \$336,000 pour lui aider à poursuivre ses travaux.

Subséquentement, quand la législature a donné son autorisation, le montant a été réduit à \$256,000. Cette somme fut mise payable en débetures de la ville portant intérêt à 4 p. c. par année, devant être données au fur et à mesure que chaque section de 10 milles serait complétée, la compagnie étant tenue de donner une garantie que le prêt serait remis dans 3 ans, et de déposer d'avance l'intérêt de 3 ans. Les conditions devant être fixées par un règlement.

Sur la foi de cette résolution et de l'autorisation de la législature, la compagnie a prélevé une forte somme d'argent à Qué-

bec parmi les principaux citoyens, et continué les travaux de construction, qui ont été poussés sans interruption pendant les deux dernières années, donnant de l'emploi à un grand nombre d'hommes.

En juin dernier, le comité des finances du conseil de ville a adopté un rapport recommandant de passer un règlement pour le prêt en question. Ceci fut renvoyé par le conseil au comité, pour corriger quelque irrégularité. Depuis, nous n'en avons plus entendu parler.

Nous n'avons pas le moindre doute que le conseil de ville est de bonne foi, et que ses membres, comme nos citoyens en général, apprécient pleinement toute l'importance de l'entreprise, et la nécessité d'en pousser le prompt parachèvement, afin d'être prêts, si possible, pour recevoir le trafic de l'ouest aussitôt que M. Booth aura terminé la portion de la ligne qui se trouve dans Ontario.

Mais je crois qu'à la suite de ces faits vous constaterez que l'on ne peut pas dire que la Compagnie a été subventionnée par la ville de Québec, et que nous ne devrions pas être blâmés si nous hésitons à mettre dans l'entreprise de nouveaux fonds, jusqu'à ce que cette question, soit éclaircie.

Cependant, je puis dire que les directeurs regrettent beaucoup la disette d'ouvrage qui règne parmi notre population ouvrière, et si le prêt de \$256,000 de la ville est mis légalement en forme sans plus de retard, la Compagnie mettra sous contrat de nouvelles sections du chemin qui donneront de l'ouvrage à environ cinq cents hommes durant les mois d'hiver. Et plus que cela, je dirai que nous construirons un certain nombre de wagons à marchandises à Québec cet hiver, et nous ferons immédiatement des arrangements pour bâtir des ateliers pour la construction de wagons, afin de pouvoir fabriquer notre roulant à Québec.

Votre obéissant serviteur,

(Signé) P. GARNEAU,

Président.

Ces explications franches et nettes devraient avoir un effet décisif, non seulement sur les délibérations du Conseil de Ville, mais aussi sur le vote que les contribuables vont être appelés à donner.

La question se présente ainsi, selon nous : aime-t-on mieux payer gros de taxes et végéter, ou bien être taxé haut et faire de l'argent ?

Pour que cet argument vaille, il faut naturellement supposer que le parachèvement du Grand Nord doit faire du bien à Québec. Ce sera une voie de communication de plus, une nouvelle route pour les voyageurs des maisons de gros de Québec. Des arrangements sont faits pour dix ans avec trois grands chemins de fer, le Canada Atlantic, l'Ottawa-Arnpprior et Parry Sound et le Northern Pacific pour nous assurer une large part de l'énorme trafic de l'ouest américain. Le fret de la nouvelle route devra être transbordé sur la Jotée Louise, et le port de Québec cessera d'être insignifiant. La Compagnie confectionnera ici ses wagons et son ma-

LA S

Dan
avons
de la
avec la
lante d
mener
ments