

Il y a à considérer que les courtes traversées offrent moins de difficultés et demandent moins de frais que les longues portées; mais on vient de voir que l'unique tracé que nous ayons par l'Île d'Orléans comporte, sur le chenal sud, une travée centrale de 1250 pieds, soit à peine 200 pieds de moins que celle proposée pour le tracé de la Chaudière, et deux autres de 450 pieds chacune sur le chenal nord. Dans un cas, un cantilever suffit; dans l'autre, il en faut deux, sans compter une succession interminable de piliers pour atteindre les rives sur chacun des bras du fleuve.

Il faut aussi remarquer que les grandes piles du Cantilever Bonnin sont indiquées dans des profondeurs de 80 pieds d'eau, tandis que par la Chaudière les grandes piles sont indiquées dans des profondeurs variant de 25 à 40 pieds, et seront nécessairement moins coûteuses et d'exécution beaucoup moins risquée. Autre considération: le chenal au nord de l'Île d'Orléans est peu profond, mais c'est un lit artificiel formé des sables entraînés par la rivière St-Charles, où le fond solide est peut-être difficile à atteindre.

Nous avouons qu'à mesure que nous poursuivons cette étude, il nous semble de plus en plus difficile de ne pas donner la préférence au tracé de la Chaudière, au point de vue économique.

—o-o-o-s-o-o-o—

BONS SIGNES

L'agitation a du bon. Les attentions soudaines dont Québec est l'objet de la part du Pacifique le démontrent assez.

Cette compagnie, qui jusqu'ici avait un peu négligé—on peut bien le dire—son embranchement de Montréal à Québec, paraît s'être tout à coup aperçue que c'est le bout de ligne le plus payant de son réseau. Il est arrivé assez souvent depuis le commencement de l'hiver qu'il a fallu attacher deux wagons Pullman à son train de nuit, et encore n'y a-t-il pas toujours place pour tous les demandeurs. Les voyageurs sont obligés de retenir leur lit de bonne heure s'ils ne veulent pas s'exposer à dormir sur une banquette de première.

Nous avons depuis dimanche trois trains par jour entre Québec et Montréal. Cette innovation, au cœur de l'hiver, a pris bien du monde par surprise. Jusqu'ici c'était un luxe qu'on ne se permettait guère que pendant les beaux mois d'été. Nous y voyons pour notre part divers indices très rassurants.

D'abord, c'est qu'on a entendu les justes plaintes formulées par notre modeste feuille contre le vicieux arrangement des trains d'hiver qui forçait les hommes d'affaires de Québec à prolonger leur

séjour à Montréal, tandis que le voyageur montréalais pouvait retourner coucher dans son lit le même soir.

Ensuite, les grosses questions qu'on agite ici en ce moment ne sont sans doute pas étrangères aux galanteries du Pacifique. Le projet du pont a ramené sur le tapis celui des bateaux transbordeurs; il en fera surgir bien d'autres. Québec fixe de plus en plus l'attention. *Abyssus abyssum invocat*; si nous continuons à nous remuer nous-mêmes, nous appellerons sûrement à nous le mouvement. Le courant se dirige visiblement de notre côté. A l'heure qu'il est, les affaires, sans être brillantes, sont relativement meilleures ici qu'à Montréal et Toronto. Québec prend de jour en jour de l'importance comme point de production et de distribution. Les chiffres de douane que nous avons récemment publiés le prouvent. Nous avons ici des manufactures, en cuir, chaussures, corsets, fourrures, tabac, etc., et des maisons de gros qui sont favorablement connues et augmentent constamment le chiffre de leurs affaires depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique.

Sans faux enthousiasme, nous croyons pouvoir dire que notre ville est dans une bonne veine, et nous avons assez confiance en nos concitoyens pour espérer qu'ils vont savoir en profiter.

—o-o-o-o—

INDUSTRIES QUÉBECQUOISES

UNE VIEILLE MANUFACTURE DE TABAC

Nous voulons parler de l'ancien établissement Fréchette, récemment passé aux mains de MM. Miller & Lockwell. Il a déjà près d'un demi-siècle d'existence, ce qui est un fort bel âge.

L'industrie de la préparation du tabac, nous disent les anciens, a été inaugurée à Québec dans la rue St-Olivier, par un expert dont le nom nous échappe, et auquel succédait après quelques années M. Hill.

En 1868, feu M. E. R. Fréchette faisait l'acquisition du matériel de M. Hill et le transportait à St-Pierre de Charlesbourg, dans un endroit parfaitement choisi, à une couple de milles au-delà de l'église de Charlesbourg. A la mort de M. Fréchette en 1882, ses fils lui succédaient sous la raison sociale de E. Fréchette & Frère. Il y a une couple de mois, l'établissement est passé aux mains de MM. Miller et Lockwell.

Le moulin Fréchette est admirablement situé. C'est un grand bâtiment de 90' x 35' à trois étages, solidement bâti sur la Rivière des Mères, qui forme en cet endroit un pouvoir hydraulique intarissable. A preuve, on rappelle que, lors de la grande sécheresse de 1832, lorsque l'eau manquait à la plupart des moulins du

pays, celui de M. Fréchette était encore actionné par une force hydraulique de 18 chevaux-vapeur. La force généralement développée par la roue à aubes du moulin Fréchette est de 50 à 60 chevaux.

L'intérieur de cette manufacture offre les dispositions ordinaires de ces sortes d'établissements, il est partagé en compartiments d'attributions diverses, *grinding-room*, sécherie, salle de fermentation, salle d'emballage, entrepôts d'accise, etc. Dans le compartiment aux machines, on voit d'excellents appareils parmi lesquels nous remarquons trois énormes moulages pour broyer le tabac, côte et feuille, ainsi que deux séries de tamisiers qui servent à la pulvériser en fine farine et font dans toutes les perfections la poudre si chère aux priseurs.

Le tabac en poudre est la grande spécialité de la maison, celle qui de mémoire d'homme a fait son orgueil. Le "Fréchette snuff" n'a non seulement fait éternuer plusieurs générations, on nous assure de plus qu'il a toujours été le meilleur sur le marché, et que l'établissement a seul le secret de la fabrication du tabac en poudre d'un beau noir d'ébène, qui est l'idéal et que savent apprécier les connaisseurs. Le procédé par lequel on obtient cette couleur recherchée est le fruit de 40 à 50 ans d'expérience. Partout ailleurs, on fabrique du tabac rouge ou brun; Miller & Lockwell prétendent que leur manufacture est la seule dans tout le Dominion qui le fasse noir. Ils nous font aussi remarquer que pas une livre de tabac en poudre ne sort du moulin sans avoir subi une fermentation de six mois, qui le raffine et le débarrasse de tout élément offensif. On le dit particulièrement hygiénique pour les yeux.

Il sort aussi de cette manufacture d'excellents tabacs importés, coupés pour la pipe, dont on trouvera les marques spéciales en lère page, ainsi que celles des tabacs en poudre Miller & Lockwell. Les opérations sont multiples. Le tabac en menques est reçu en boucauts, déposé en douane dans un compartiment fermé à clef dont un employé de l'accise a la garde, et celui-ci le pèse et le livre aux fabricants au fur et à mesure des besoins de l'exploitation. Les ouvriers mouillent le tabac, enlèvent la côte, après quoi la feuille est traitée d'après certains procédés, puis pressée, coupée à la machine, séchée, emballée, libellée et timbrée, et enfin emballée dans des boîtes de bois ou de carton, avant d'être livrée au commerce. Le tabac a prisier est livré en barillets de 5, 10 et 20 livres, ou dans des jarres de grès dont les patrons de l'établissement viennent de se pourvoir pour assurer la conservation indéfinie de leur produit sur les comptoirs des magasins les plus surchauffés.