

L'OPINION PUBLIQUE.

JEUDI 21 MAI 1874

SEMAINE PARLEMENTAIRE

Le cabinet fédéral a soumis aux Chambres son projet relativement à la construction du chemin de fer du Pacifique. Ce projet se divise en quatre parties bien distinctes.

1o. Le chemin sera partagé en quatre sections : la première part d'un point au sud du lac Nipissingue et se dirige vers l'extrémité occidentale du lac Supérieur ; la seconde s'étend du lac Supérieur à la Rivière Rouge entre le Port Edmondstone et les Montagnes Rocheuses ; la troisième se soude à la seconde et s'étend avec la quatrième jusqu'à un point sur le littoral du Pacifique dans la Colombie Anglaise.

2o. Le chemin aura des embranchements :—Le premier partira du terminus oriental et ira jusqu'à la Baie Georgienne ; le second depuis Fort Garry jusqu'à Pembina.

3o. Le gouvernement « aura le droit de déterminer l'époque à laquelle les travaux sur chaque section seront commencés. »

4o. Le gouvernement construira lui-même le chemin ou aidera les compagnies qui voudraient l'entreprendre par des octrois de terres et d'argent.

D'après ce projet, le Pacifique peut être mené à bonne fin ; mais nous regrettons de voir les journaux ministériels s'efforcer de nous en ôter l'espérance. *L'Evénement* a lancé tout un manifeste sur la question. Le Premier ministre, M. MacKenzie lui-même, a insisté non sans intention sur les difficultés de l'entreprise. Nous souhaitons que *L'Evénement* ait mal interprété le fond de sa pensée.

Voici ce que dit l'organe ministériel :

Les résolutions relatives au chemin de fer du Pacifique, seront discutées mardi. Ces résolutions ont été préparées avec le plus grand soin, et toutes les précautions ont été prises pour sauvegarder l'intérêt public, si bien prises *même*, que je pense que le projet sera étouffé entre les mailles étroitement serrées par la main industrielle de M. MacKenzie. Le malheur ne serait pas grand.

Le projet du premier ministre à ce double avantage : il ôte aux Colomblins le droit de se plaindre qu'on les trompe, et il donne lieu d'espérer aux gens sensés que l'entreprise n'ira pas loin. Si Sir Hugh Allan n'a pas réussi, nonobstant l'élasticité et les conditions favorables du plan de l'ancien ministre, il n'est pas probable que d'autres capitalistes soient plus heureux avec le nouveau plan dont les dispositions rigoureuses, mais justes, sont de nature à effrayer les moins timides.

Lié par les engagements de son prédécesseur, le ministre actuel est tenu de faire le Pacifique ; mais la force des choses est là qui l'empêchera toujours d'exécuter son dessein. Ce projet du Pacifique est destiné à flotter à l'horizon jusqu'à ce qu'enfin l'opinion publique en fasse une bonne fois et définitivement justice. *Malheureusement le ballon est lancé, il faut toujours le tenir en l'air et en vue, et cela nous coûte fort cher.* La faute en est aux tristes aéronautes qui ont gonflé cette grosse machine. Nous n'y pourrions, à l'heure qu'il est, la crever sans jeter la Confédération à terre. Elle se déchirera bien toute seule. Attendons avec espoir et payons avec patience. Seulement, si au lieu d'habiter un pays anglais, victime des lentes transitions, nous habitions un pays français, ami de la logique et esclave du bon sens, le ballon ne mettrait pas grand temps à dégringoler.

Quelques jours plus tard *L'Evénement* ajoutait :

La Gazette, de Montréal, organe conservateur, comme on sait, est d'avis que le projet de M. MacKenzie n'est pas fait pour assurer la construction du Pacifique. Espérons-le.

L'auteur de ces commentaires, M. Hectar Fabre, est annexioniste ; on se rappelle sa brochure publiée en mars 1871. On n'a pas oublié non plus l'espoir exprimé dans le mois de janvier dernier par le *National*, alors rédigé par M. Desaulles, l'auteur des *Six lectures sur l'Annexion*. Si l'on veut bien remarquer cette entente des annexionnistes pour s'opposer à la construction du Pacifique, on conviendra que nous avons eu raison lorsque, à différentes reprises, nous avons dit que les adversaires du Pacifique étaient les *radicaux* de notre politique, c'est-à-dire les adversaires du régime politique de la Confédération.

Le ministre de la Milice, M. Ross, a eu l'idée d'établir dans notre pays un collège militaire, et il vient de présenter un projet de loi à ce sujet. Cette institution pourrait rendre de grands services au pays ; mais si elle ne fait point partie d'un projet général de complète réorganisation militaire, les dépenses qu'elle occasionnera seront en pure perte. Un collège militaire suppose une armée permanente, car l'élève qui en sortira sera impropre à toute autre profession que celle des armes.

Le tarif de M. Cartwright a subi quelques assauts ; mais une forte majorité l'a sanctionné d'un bout à l'autre. Une motion demandant une exemption d'impôts pour le tabac canadien a été perdue par 51 contre 108. Une autre motion relative au thé et au café a été rejetée par 117 contre 42.

La session touche à sa fin.

OSCAR DUNN

RECIPROCITÉ

Nous signalons particulièrement la dépêche suivante :

Washington, 12.—Il est assez probable que les négociations actuellement engagées entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des Etats-Unis, au sujet d'un traité de réciprocité, se termineront d'une manière satisfaisante.

Les négociations ont duré plusieurs mois. Les Canadiens disent qu'ils n'ont pas l'intention de demander des faveurs à qui que ce soit, mais qu'ils sont prêts à une entente amicale sur toutes les difficultés.

Espérons que cette rumeur se confirmera. Une ère nouvelle de prospérité peut s'ouvrir pour le Canada si nos relations commerciales avec les Etats-Unis se renouent dans les conditions d'une réciprocité véritable.

L'HON. M. DORION ET M. RIEL

La *Minerve* dit que M. Dorion a écrit à M. Riel pour le prier de laisser le pays et lui a offert de payer ses frais de voyage à l'étranger. De plus, M. Dorion aurait été celui qui a poussé M. Riel à prêter serment, démarche qui a provoqué l'expulsion du chef des Métis. Si tel est le cas, nous aurions eu tort de faire peser la responsabilité de cette démarche sur M. Desjardins et M. Fiset. Ceux-ci n'auraient fait que communiquer à M. Riel le conseil pressant de M. Dorion.

Nous devons constater cependant que les journaux ministériels et M. Fiset lui-même s'inscrivent en faux contre la *Minerve*.

NOS GRAVURES

LES CHEMINS QUI MARCHENT.

Cette gravure représente un projet de système locomoteur absolument nouveau. Nous sommes habitués à voir les véhicules circuler sur des voies carrossables ou ferrées ; M. Speer, ingénieur américain, veut changer tout cela. Dans son projet, c'est la voie qui progresse et le véhicule qui reste fixe par rapport à elle. L'inventeur a donc réalisé cette image d'un grand écrivain, appelant les rivières de chemins qui marchent.

La voie nouvelle est supportée par une rangée unique de forts piliers en fonte de onze à douze mètres de hauteur, implantés sur l'un des côtés de l'artère à desservir. Elle fait le tour de celle-ci, c'est-à-dire que partie d'une extrémité elle descend par un côté de la rue, pour revenir à son point d'origine en remontant par l'autre côté, offrant ainsi une certaine analogie avec la disposition adoptée à la gare du chemin de fer de Sceaux en France. De distance en distance des escaliers donnent accès du sol de la rue sur la voie. Celle-ci est une plate-forme en tôle qui, semblable à un ruban sans fin, à une courroie de transmission, tourne continuellement sur le bâtis en entraînant pendant sa course tous les objets placés à sa surface. Ce ruban se brise, s'infléchit à certains points afin de faciliter le jeu de retour qui a lieu à chaque extrémité de la voie. Le mouvement de transport continu de la voie autour de la rue est communiqué à la plate-forme par des machines à vapeur fixes, distribuées à des intervalles égaux sous le bâtis et transmettant leur action au moyen de chaînes sans fin et de galets qui agissent par frottement à la surface inférieure de la plate-forme, et l'entraînent à la vitesse de près de 20 kilomètres à l'heure. La disposition des machines et leur puissance sont calculées de telle sorte que s'il devient nécessaire d'en arrêter une ou même plusieurs, la force des autres peut s'élever à volonté pour maintenir la vitesse de circulation. En cas de besoin, un conducteur ou préposé au service de la voie, n'a qu'à toucher un bouton pour qu'un appareil télégraphique transmette à tous les mécaniciens l'ordre de ralentir ou d'arrêter leurs machines.

Sur la plate-forme ou ruban mouvant, l'inventeur dispose des sièges, des bancs et même des salons à l'usage des dames ou servant d'abri en cas de mauvais temps. Les piétons peuvent circuler sur la voie sans plus de danger pour leur équilibre que s'ils marchaient sur le pont d'un navire naviguant sur une mer absolument calme. La vitesse de translation des personnes et des objets, bancs, salons, etc., qui se trouvent sur la voie, est naturellement celle de cette voie elle-même mais, si au lieu de rester en place, le piéton préfère marcher en avant, il se produit ce fait curieux que sa progression propre s'ajoute à celle de la plate-forme, c'est-à-dire que si, en une heure, il parcourt à terre 4 kilomètres, la distance franchie par lui dans la rue en circulant sur et avec le plancher mobile sera de 24 kilomètres. Nous n'avons sans doute nul besoin d'insister davantage pour faire saisir le résultat du double mouvement de progression de l'homme et du plan porteur.

On comprend que la vitesse de ce dernier ne permet pas de négliger certaines précautions si l'on veut y accéder ou en descendre, car le voyageur qui voudrait quitter subitement la voie serait projeté de côté avec force comme

cela aurait lieu s'il tentait de descendre d'un wagon en marche, ou renversé et entraîné s'il essayait d'y monter. La difficulté a été surmontée d'une manière très-ingénieuse qui constitue le point le plus original du projet. Des *transfèreurs*, espèce de chariots à banquettes, pouvant contenir huit personnes, ouverts quand il fait beau, abrités par une tente s'il pleut, sont montés sur quatre roues pleines ou galets, indépendantes les unes des autres. Une paire de ces galets roule sur la voie mobile, l'autre paire porte une gorge engagée sur un rail fixe reposant directement sur le bâtis. Comme les salons, les divers sièges, les voyageurs, etc., ce chariot est emporté par la plate-forme, il suit ses mouvements, mais lorsque le conducteur veut l'arrêter pour prendre ou pour laisser des voyageurs à l'un des escaliers stations, il serre un frein, la rotation des roues portant sur le rail fixe se ralentit puis cesse ; ces roues immobilisées glissent à la surface du rail comme celles de nos wagons porte-freins, la vitesse acquise diminue par suite du frottement et, arrivé au point d'arrêt, le conducteur y fixe le véhicule au moyen d'un mécanisme spécial. Mais cette manœuvre n'a influé en rien sur le mouvement de la plate-forme qui agit sur les galets du transfèreurs, pour les faire tourner sur l'extrémité de leur essieu, et de la même manière que ces poulies dites libres ou folles interposées dans tous les mécanismes de transmission. Ainsi, lorsque le chariot est arrêté, ce sont les roues portant sur la voie qui tournent sur elles-mêmes ; quand il suit le mouvement général, ce sont les roues portant sur le rail, les autres ne servant dans ce cas qu'à supporter le système. De même que l'arrêt a lieu graduellement, la mise en train s'opère également avec gradation par le desserrement progressif du frein, si bien que les voyageurs peuvent, sans danger, descendre du chariot sur la voie ou du chariot se rendre aux escaliers.

Telles sont les données principales du mécanisme de locomotion proposé pour les grandes voies qui s'étendent d'une extrémité à l'autre de New-York.

A l'avenir de nous apprendre si cette conception est celle d'un mécanicien de génie ou d'un simple visionnaire.

« LES PREMIÈRES FLEURS, » PAR M. ADRIEN MOREAU.

Les poètes et les peintres n'ont point fini.

M. Adrien Moreau est un jeune peintre, de l'école toute moderne, et qui peint, à son tour, ces choses aimables et charmantes : des jeunes filles et des fleurs nouvelles. Au milieu d'un frais paysage des environs de Paris, deux jeunes femmes et une enfant s'arrêtent, pour respirer et cueillir les fleurs qui viennent d'éclore, pour dépouiller les arbres de ces écloisons embaumées que Victor Hugo appela, un jour, la *neige odorante du printemps*. Elles ont les robes de couleurs claires qu'on met pour les jours de soleil. Les unes, assises sur l'herbe semée de fleurettes, regardent au loin le paysage printanier ; l'autre, l'aînée, — une grande sœur ou une jeune mère, — a jeté son ombrelle à terre pour atteindre plus facilement ces fleurs dont, tout à l'heure, on fera un bouquet.

Le nom de ce coteau qui s'élève, au loin, je l'ignore : mais je sais bien le nom dont on peut baptiser cette scène, c'est la jeunesse, le printemps, l'aurore, c'est la séduction des vingt ans et le charme des mois printaniers.

Le temps a laissé son manteau
De vent, de froidure et de pluie,
Et s'est vêtu de broderie,
De soleil riant, clair et beau.

L'ENTRÉE AU COUVENT.

Après de longues hésitations, après des prières frénétiques, après bien des pleurs versés en silence, cette jeune fille a reconnu sa « vocation, » elle a compris que Dieu la voulait sans partage, et elle renonce au monde, à sa famille, à toute espérance terrestre. Sa mère, qui a le cœur gros de peine et de bonheur en même temps, est venue la conduire dans cette demeure bénie qui cachera désormais celle qu'elle aime tant. Ce drame est presque de tous les jours, mais il n'en est pas moins sublime.

LE VIEUX BERCEAU RÉPARÉ.

Cette scène est pour ainsi dire la contre partie de la précédente : là le sacrifice des joies de la famille, ici le bonheur domestique. Un enfant est venu réjouir ce ménage, il a grandi, c'est aujourd'hui une petite fille de huit ans. Il manquait un fils au bonheur des deux époux : Dieu le leur a donné. Mais le berceau qui a servi au premier né, a eu le temps de vieillir et de souffrir dommage. L'heureux père est enchanté de le réparer. Ce berceau ne servira-t-il pas quelquefois au petit chat que la jeune enfant tient dans ses bras ?

CHRONIQUE

M. Archibald a comparu vendredi devant le comité du nord-ouest. Il dit que Mgr. Taché a promis l'amnistie au peuple. La manière d'agir du gouvernement faisait