

d'être utile à M. Rainville, nous avons voulu le mettre en garde contre certains écarts de langage qui pourraient nuire à son talent et produire une mauvaise impression. Nous sommes certains que la réflexion lui a déjà fait rectifier certaines idées dont il n'avait pas calculé la portée.

Nous devons dire en passant que les deux dernières séances du Cercle-Canadien ont été fort intéressantes. Plusieurs jeunes gens ont déployé beaucoup de talent; on voit qu'ils travaillent.

Nous conseillons à MM. Roy et Rinfret de baisser leur voix de plusieurs notes, afin de lui donner plus d'ampleur. Un diapason trop élevé nuit à la déclamation. Nous invitons aussi M. McMahon, à se lever moins souvent, afin de ne plus provoquer des incidents désagréables. Il pourrait certainement faire un meilleur usage de son esprit et de sa verve irlandaise. M. Lareau ne méritait pas ce qu'il lui a dit.

#### L'ÉDUCATION EN HAUT-CANADA.

En 1869, on comptait dans la province d'Ontario, 4,524 écoles en opération, 5,054 professeurs, et 432,430 élèves.

Le salaire des instituteurs dans les villes est de \$300 à \$1300, dans les villages, de \$300 à \$700, et dans les campagnes, la moyenne du salaire des instituteurs est de \$259, et des institutrices de \$188; mais beaucoup reçoivent \$300. Sur les 4,524 écoles, il y en a 4,131 où l'instruction est gratuite, sur les 293 qui restent, la plus haute taxe est de vingt-cinq centimes par mois. Ajoutons à cela que les maîtres d'écoles devenus incapables de remplir leurs devoirs par l'âge ou la maladie sont mis à la retraite avec une pension.

Il faut avouer que le tableau de l'éducation dans le Bas-Canada serait pâle à côté de celui-là, non-seulement sous le rapport de la quantité, mais aussi de la qualité, ou plutôt des résultats pratiques. Les Haut-Canadiens qui sont des gens d'affaires, comprennent que pour avoir de bons instituteurs, il faut donner de bons salaires et que l'argent dépensé pour instruire le peuple est un capital placé à cent pour cent. Il y a progrès cependant dans le Bas-Canada; et l'hon. M. Chauveau paraît comprendre, qu'après tout, sa réputation sera intimement liée à la question de l'éducation en ce pays. Les apparences ont certainement été contre lui, jusqu'à présent, mais on prétend que ce n'est pas sa faute, si l'éducation n'a pas été plus pratique, plus efficace depuis une dizaine d'années. On saura à quoi s'en tenir bientôt, et nous le dirons.

Voici comment, aux États-Unis, on encourage l'éducation :

Dès qu'un état se forme, le gouvernement, après en avoir divisé le sol en communes, (*townships*) de 6 milles carrés, il en réserve sur cette étendue un espace de 640 acres, qui deviennent immédiatement la propriété de la nouvelle école. Aujourd'hui, cette dotation ne s'élève pas, pour les écoles primaires, à moins de 68 millions d'acres, superficie qui égale, à peu de chose près, les 678 de l'Angleterre, de l'Écosse et de l'Irlande réunies.

#### LA GUERRE CIVILE.

La *Minerve* a écrit sous ce titre, la semaine dernière, un article qui aurait fait sensation dans tout autre temps. C'est au sujet de la manière odieuse dont les Haut-Canadiens traitent nos compatriotes de la Rivière-Rouge. La *Minerve* a retrouvé son ancienne énergie pour dire aux fanatiques qu'il est temps qu'ils se taisent et qu'ils sachent que les mépris français sont pour nous des compatriotes que nous ne laisserons pas maltraiter.

C'est ainsi qu'il faut parler, il ne faut pas laisser croire à messieurs les Haut-Canadiens que nous sommes devenus insensibles à leurs injures, et que nous avons perdu toute énergie nationale.

L. O. D.

#### CHICAGO.

*Quæ præcipua causa decidunt turres.*  
HORACE.

#### XIV.

J'ai dû, il n'y a pas très-longtemps, me prononcer sur une singulière contestation.

Quelqu'un qui avait voyagé dans l'Ouest, avait prétendu qu'il existait à Chicago des dépôts de chemins de fer tellement grands que des convois entiers pouvaient y entrer à toute vapeur, sans que des personnes, se trouvant au même moment dans l'enceinte, en eussent la moindre connaissance.

Comme cet avancé avait paru un peu raide à l'un des interlocuteurs qui ne connaissait probablement en fait de gares que celles de la Pointe-Lévis et de la rue Bonaventure, un pari s'était engagé.

Eh bien, tout invraisemblable que la chose paraisse, je dus donner gain de cause au narrateur, car j'avais eu moi-même plus d'une fois l'expérience personnelle du même fait, soit à la gare de *Illinois Central*, soit à celle du *Michigan Southern*.

Ces deux immenses enceintes étaient remarquables non-seulement par leurs dimensions, mais encore par la beauté et la hardiesse de leur structure. Leurs voûtes en plein cintre assises seulement sur les murs extérieurs passaient pour des chefs-d'œuvre de solidité.

Chacune de ces gares se terminait à son extrémité nord par une magnifique façade en pierre brute qui donnait à l'ensemble un caractère véritablement imposant. L'une, celle du *Michigan Southern* avait l'aspect d'un magnifique édifice public quelconque, tandis que celle de *Illinois Central* semblait un château-fort avec ses tourelles et son donjon crénelé.

Mentionnons en passant que la première de ces constructions était l'œuvre d'un entrepreneur canadien-français, M. Toussaint Maynard.

Je n'ai rien dit ni des usines, ni des manufactures si nombreuses et si vastes pourtant, que renfermait Chicago; cependant je ne puis passer sous silence le célèbre établissement des *Palace Sleeping Cars* de Pullman, établissement que, l'année dernière, je crois, le grand thaumaturge du *Currier du Canada*, par un procédé connu de lui seul, transportait d'un seul coup à Montréal.

Rien ne saurait donner une meilleure idée des merveilleux wagons construits par la compagnie Pullman que la description suivante, que je trouve dans *l'Amérique* du 24 mai 1870 :

" Il est parti de notre ville, jeudi dernier, pour aller prendre à Boston une compagnie de touristes qui se rend en Californie, neuf des plus magnifiques wagons de chemin de fer qu'il y ait au monde. Dans ces neuf *cars* qui sont d'égale dimension à l'extérieur, rien ne manque au confort des passagers. On y trouve un *parlor* des plus somptueusement meublés, contenant des sofas, des fauteuils, un orgue, un piano, des pupitres à écrire ou à dessiner, enfin tout l'ameublement d'un véritable salon; une salle à manger où les mets les plus exquis sont servis en même temps que les primeurs des différentes contrées que l'on parcourt à toute vapeur; une chambre à fumer où l'on peut humer le plus pur havane tout en digérant les bonnes choses que l'on a absorbées; une buvette où l'on déguste à petites ou à grandes gorgées, — selon ses capacités, — des vins et des liqueurs d'un bouquet fin et délicieux; un établissement de coiffeur où deux *figaros* vous font la barbe avec autant de gravité et d'assurance que s'ils se trouvaient sur la terre ferme; des chambres à coucher, véritables boudoirs à la Pompadour; une cuisine complète, avec casseroles et chaudrons, dans laquelle le professeur Blot lui-même pourrait présider avec orgueil; et, — ô miracle! — une imprimerie entière avec son matériel complet et son personnel de rigueur, c'est-à-dire deux *singes-compositeurs*, un ours-pressier, et le macaque-apprenti. Dans cette imprimerie se publie un journal — journal quotidien, s'il vous plaît — *The Transcontinental*, qui non-seulement mettra chaque matin sous les yeux des passagers leurs propres élocubrations, — car la partie éditoriale de cette feuille volante sera ouverte à la collaboration de tous les touristes qui voudront y contribuer, — mais encore leur donnera les nouvelles de toutes les parties du monde, transmises par le télégraphe de station en station... Ce n'est pas seulement un hôtel qui voyage, mais c'est un village, c'est une ville éclairée au gaz qui traverse le continent américain à raison de vingt milles à l'heure. Le convoi est sous la direction de M. A. B. Pullman, le surintendant de la compagnie des *Pullman Cars*."

Ce voyage a coûté \$100,000 aux excursionnistes!

Voilà ce que peut faire le génie des entreprises!

#### XV.

Je terminerai ces notes prises au hasard et jetées pêle-mêle au courant de la plume, par deux citations qui peuvent donner une idée des grandes destinées qui attendaient Chicago, et qui l'attendent encore si ses habitants ne faiblissent pas devant les obstacles qu'une terrible fatalité vient de jeter en travers de leur route.

Voici ce que le *Union*, de Sacramento, disait, l'année dernière :

" Chicago devient rapidement le rival de New-York. Quand il aura obtenu ce qu'il désire et sera devenu un port d'entrée, Chicago sera immédiatement la seconde ville du pays. Quand il se sera assuré d'un canal à Niagara, assez large et assez profond pour en permettre la navigation aux vaisseaux de 1,500 tonneaux, et d'un semblable élargissement du canal du Michigan et de la rivière des Illinois, Chicago peut devenir la première ville d'importation du pays. Il obtiendra évidemment ces avantages aussitôt après la prochaine répartition congressionnelle. La ville des Lacs a des aspirations et un esprit d'entreprise sans limites. Elle est le plus grand centre de chemins de fer du monde; et, de même que pour Rome, au temps d'Adrien, on peut dire maintenant que " tout chemin mène à Chicago." Dans son ambition d'obtenir la souveraineté par son développement, l'Ouest, que Chicago cherche à représenter et représente de fait, est entièrement dégoûté des tarifs protecteurs, tandis que les hommes en faveur de ce système représentent la Nouvelle-Angleterre et la Pennsylvanie. La lutte est déjà commencée; son objet n'est rien moins que le contrôle de la politique commerciale des États-Unis. C'est le combat de la Nouvelle-Angleterre et de la Pennsylvanie contre le Grand-Ouest."

Voici maintenant ce qu'écrivait *l'Evening Post*, de Chicago, en 1866 :

" Chicago ayant déjà distancé Cincinnati et St. Louis, et Philadelphie ayant atteint son apogée, il ne nous reste plus qu'à calculer ce qu'il nous faudra de temps pour dépasser New-York en population, en richesse et en commerce. Ceci peut être facilement démontré et par les chiffres et par les analogies de l'histoire. Procédons logiquement. Nous n'avons à nous occuper que de la population, car la richesse et le commerce ne peuvent manquer de se développer à raison de son accroissement. L'augmentation de notre population, de 1840 à 1860, a été de 835 pour cent. Celle de New-York, pendant la même période, n'a augmenté que de 121. Or, comme depuis cette époque, les deux villes se sont accrues, et continueront probablement à s'accroître dans les mêmes proportions, au moins jusque dans un avenir éloigné, le calcul se réduit à un simple problème d'arithmétique. New-York s'accroît de 6 pour cent

par année; Chicago de 40. Donc, celle de New-York étant de 805,651, et celle de Chicago de 109,260, en 1860, la population des deux villes ne peut manquer de s'augmenter d'après l'échelle suivante :

	1870.	1880.	1890.
New-York....	1,189,001	1,902,461	3,943,931
Chicago.....	546,300	2,731,560	10,926,540

" Mais, dira-t-on, New-York est un grand port de mer, et par conséquent, sera toujours le grand centre commercial du pays. Ceci n'est point une conclusion nécessaire. L'histoire nous prouve que toutes les grandes villes ont été bâties dans l'intérieur des terres; les populations gravitent vers les centres géographiques, et non vers le littoral. Athènes, bien que la capitale d'une puissance maritime, n'était pas un port de mer; Rome est sur le Tibre; Jérusalem était dans l'intérieur; les grandes villes d'Europe qui ont grandi avec les siècles ne sont pas sur les côtes. Venise est tombée, et Londres, sur la Tamise, la remplacée comme métropole du monde, tandis que Paris, Madrid, Berlin, Vienne, Florence, Turin, Dresde, sont toutes loin de la mer. St. Petersbourg lui-même en est séparé par les glaces pendant plus de six mois par année. Ajoutons que notre commerce intérieur est beaucoup plus considérable et beaucoup plus varié que notre commerce étranger. Celui de Chicago avec le Nord-Ouest, est presque aussi grand à lui seul, que celui des États-Unis avec toutes les autres nations du globe. Chicago est destiné à être le grand centre de ce continent, et il le sera. Bien plus, avec le temps, nul doute qu'il pourrait devenir la plus grande ville du monde."

#### XVI.

Je n'en finis plus s'il me fallait énumérer ici tout ce qui contribuait à faire de Chicago la ville extraordinaire par excellence. Des volumes suffiraient à peine, s'il me fallait seulement enregistrer tous les souvenirs touchants que réveille en moi le nom seul de cette grande et noble cité, sur laquelle la main de Dieu vient de s'appesantir d'une façon si formidable.

Pauvre Chicago, où sont toutes tes splendeurs?

Où sont tes rues superbes, tes somptueux boulevards, tes promenades magnifiques?

Qu'est devenu ton incomparable *Michigan Avenue* où j'allais si souvent méditer, le soir, cherchant vaguement l'image de la Patrie dans les lointains brumeux de ta méditerranée, pendant que les confuses rumeurs de la cité bourdonnaient derrière moi, et que la brise des prairies secouait sur mon front l'éventail parfumé des grands maronniers touffus!

C'était ma promenade favorite. Je l'ai dit quelque part :

Quand le vent est muet, quand la nuit est sereine,

Sur les bords du grand lac, mon pas distrait m'entraîne,

Car j'aime le désert, et la liberté;

Là, penseur attardé, le front noyé dans l'ombre,

Et le regard perdu sur les vagues sans nombre,

J'interroge l'immensité.

Hélas! tout n'est plus que ruines, ruines partout, ruines à perte de vue!

On s'attache à certains lieux, à certains objets inanimés, comme à certaines personnes, a dit Balzac; et pour moi cette ville détruite, n'eussé-je rien autre chose à déplorer, ce serait déjà un ami perdu, un ami bien cher; et nul ne le regretterait plus que moi. Mais combien d'autres sujets, n'ai-je pas de m'attrister quand je vois en imagination tant de malheureuses victimes de cette épouvantable catastrophe; quand je pense à tant d'amis au cœur sympathique et généreux que j'ai laissés dans la joie, et qui pleurent aujourd'hui sur les décombres fumantes où sont ensevelies tant de fortunes si laborieusement amassées; quand je songe à ces heureux d'hier dont j'étais fier de la protection, et qui maintenant gémissent, atterrés sous le fardeau de terribles revers!

Puisse la Providence se souvenir de ce qu'ils ont été pour les délaissés qu'ils rencontraient sur leur chemin, et leur prêter son appui tout puissant dans la grande tâche qu'ils ont en ce moment devant eux!

#### XVII.

On ne peut guère s'attendre à ce que je fasse une description détaillée des mille et une constructions qui faisaient l'orgueil de la "Reine de l'Ouest." Cela deviendrait peut-être monotone; et du reste, il me faudrait, du loisir, une mémoire, et des connaissances de métier que je n'ai pas.

Qu'il me suffise de dire que tout cela était frais, gai, jeune, grand, imposant, magnifique!

Il y avait là non-seulement des milliers de bâtisses étonnantes par leur masse et leurs proportions; mais encore, au dire des connaisseurs, plusieurs d'entre elles étaient de véritables chefs-d'œuvre d'architecture.

Légereté de forme, hardiesse de jet, grandeur de l'ensemble, harmonie des détails, tout cela charmait, fascinait, éblouissait.

Depuis trois ans surtout, les capitalistes rivalisaient à qui doterait la ville de la résidence la plus élégante, du bâtiment le plus coûteux, du monument le plus splendide. Et, pour me servir des expressions d'un journal de l'étranger, " à voir la rapidité avec laquelle les plus somptueux édifices étaient construits, on aurait été tenté de croire que quelque fée présidait à leur création."

Mais ce qu'il y avait surtout de plus remarquable, et qui pouvait être mis au premier rang parmi tout ce que le monde entier peut offrir de plus beau dans le genre, c'était le nouvel hôtel le *Potter House* et le magnifique *Honor Block*. (\*)

(\*) Dans mon premier article, j'ai cité le *Union Pacific Hotel*, comme le plus bel hôtel du monde; c'est le *Potter House*, que j'aurais dû mentionner.