



LE CHEMIN DE FER DE LA RIVE NORD

Toute la province de Québec, par la voix de ses députés, applaudit l'an dernier à la nouvelle politique qu'adoptait le cabinet alors au pouvoir, à l'égard des compagnies de chemins de fer.

Ce fut même cette mesure qui motiva le voyage de M. Robertson en Angleterre, et l'émission, pour la première fois, sur le marché de Londres, d'une quantité de débentures égales à la somme empruntée au meilleur taux possible, et garanties par le crédit de la Province de Québec.

Cette année-ci, animé d'intentions excellentes, et déterminé par des motifs d'intérêt public, le gouvernement a augmenté le subside de certaines lignes d'une somme additionnelle de \$1,500 par mille. On ne saurait demander plus, car le total des allocations ainsi faites s'élève à la jolie somme de \$6,000,000.

Quelques compagnies, n'ayant point reçu cette année une portion de l'octroi additionnel, réclament et se prétendent lésées. Nous n'avons qu'à mentionner la plainte et non à rechercher la vérité de faits auxquels veillent particulièrement les députés.

Ce qui intéresse le public d'une manière beaucoup plus grave, c'est la condition du chemin de fer de la Rive Nord, telle que révélée par le dernier rapport de l'ingénieur du gouvernement, M. Light.

Ce rapport est le résultat d'une tournée d'inspection faite récemment par cet ingénieur sur le parcours de la ligne construite entre Québec et Trois-Rivières. Inutile de rappeler ici le bruit et le tapage que soulèvent dans le temps, et le tracé du chemin, et les octrois de deux millions votés par Québec et Montréal.

Ce qui a été parfaitement convenu, exposé et compris, c'est qu'aux termes mêmes des actes pourvoyant aux diverses allocations provinciales et municipales, ce chemin de fer devra être construit de telle façon que la ligne soit une voie ferrée de première classe.

Or voici les extraits du rapport de l'ingénieur-inspecteur, sur lesquels le gouvernement se base pour accorder ou refuser l'octroi voté :

10. Point le plus important de tous :—Le chemin qui est fait entre Québec et les Trois-Rivières, est absolument trop bas et trop étroit pour pouvoir être mis en opération d'une manière constante et économique avec notre climat.

20. Les culverts, pour faire passer les cours d'eau à travers le remblai, sont construits

d'après des plans défectueux. La maçonnerie ne va qu'à deux pieds au-dessous d'une surface exposée à la gelée. . . . Des culverts ainsi faits, s'il n'y passe pas constamment de l'eau, sont donc exposés à manquer.

30. La maçonnerie des ponts, bien que bonne en apparence dans son genre, est généralement de dimensions trop petites, les piles en particulier. Celles destinées à porter des arches de 160 pieds, n'ont que 5 pieds d'épaisseur, c'est-à-dire, sont de 50 o/o trop minces, pour endurer la grande vibration causée par les trains marchant à de grandes vitesses sur ces grandes arches. La seule pile terminée, celle située du côté ouest de la rivière Jacques-Cartier, destinée à porter deux arches ou 300 pieds de tablier, n'a que 4 1/2 pieds d'épaisseur. Cette pile est placée sur du roc qui, à raison de son manque d'élasticité, augmentera l'effet désagrégeant des trains qui passeront, et la fera certainement écrouler tôt ou tard. L'épaisseur ordinaire de piles semblablement situées dans des chemins bien construits, est de 7 pieds.

40. Le plan qui est proposé de construire les piles sur un fond mouvant dans les plus grandes rivières où il y a jusqu'à 25 pieds d'eau à mar basse, est très-économique, sans doute, mais je le considère comme dangereux. . . . Si la cage destinée à renfermer la maçonnerie venait à s'affaisser, ou à être brisée par la glace ou les billots—accidents très-probables—la pile serait certainement détruite.

50. Les tabliers de plusieurs des ponts, principalement de Québec à Portneuf, sont beaucoup plus longs que ne le demande l'ouverture nécessaire pour faire passer l'eau. Cela réduit beaucoup la quantité des ouvrages permanents en terre et en maçonnerie, mais rendra nécessaires des dépenses périodiques pour reconstruction, dépenses qui pourraient autrement être évitées.

La même objection s'applique aux tréteaux sur lesquels on veut faire passer une partie du chemin.

60. Le ciment et le sable dont on se sert au pont de Portneuf—seule place où j'ai trouvé de la maçonnerie en cours d'exécution—sont de qualité bien médiocre. A dire vrai, le sable est tout à fait impropre à l'ouvrage où on l'emploie, ainsi que j'en ai fait la remarque à l'ingénieur résidant.

Ces remarques sont indépendantes de la question de savoir si des lisses d'acier et des ponts en fer sont ou ne sont pas aujourd'hui considérés comme des éléments essentiels d'un chemin de fer de première classe.

Après avoir lu ces lignes du document officiel, on se demande ce que va faire le gouvernement ?

Nous ne sommes point assez riches pour jeter notre or par les fenêtres, et si les choses sont malheureusement dans l'état décrit, il n'y a point à tergiverser, car en refusant, en ce cas, l'aide promise, le gouvernement reste dans l'esprit du contrat synallagmatique qui le lie à la Compagnie.

Certains prétendent que le rapport de M. Light est exagéré ; cela se peut, mais nous nous demandons quel intérêt aurait un ingénieur dont de nombreux confrères peuvent apprécier le travail et juger l'impartialité de ses assertions écrites, pour venir contre toute science et conscience, dénaturer les faits et conclure fausement ?

D'autres assurent que le général Seymour, ingénieur aussi, mais représentant, croyons-nous, une partie des actionnaires, a rédigé un rapport tout contraire.

Voici donc le génie civil en conflit. On propose, pour trancher la question, le jugement de M. Flemming, ingénieur du gouvernement fédéral.

Le litige en est là pour le moment. Que ces Messieurs s'accordent ou non, il nous importe peu ; l'intéressant pour nous c'est de ne point payer une route de carton pour un chemin de fer de première classe. Tant pis pour la Compagnie si elle a manqué aux clauses principales de son contrat, et tant mieux pour le gouvernement, c'est-à-dire pour chacun de nous, si l'on peut prévenir un *fiasco* qui serait aussi onéreux à la province qu'immoral pour la Compagnie.

A. ACHENTRE.

LE CANADA ET LE CENTENAIRE DE PHILADELPHIE

Le Ministre d'Agriculture au Gouvernement Fédéral, M. Letellier de St. Just, n'a point voulu se laisser surprendre par les événements, et désireux de voir faire bonne figure au Canada parmi les exposants du Centenaire de Philadelphie, l'année prochaine, il a déjà nommé les membres de la commission chargée de représenter à cette grandiose exposition, les intérêts de l'Agriculture, du commerce, de l'industrie et des arts de la Puissance.

La commission se compose de l'hon. M. Letellier de St. Just, Président, *ex officio*, de MM. Penny et Wilmot, sénateurs, et de M. Glen.

Dès leur première réunion, les commissaires se sont adjoint, en qualité de Secrétaire, M. Joseph Perrault. Nous pensons que le choix de ces messieurs satisfait le public ; car chacun d'eux offre comme talent et spécialité des garanties plus que suffisantes.

Déjà, à la dernière exposition de Vienne, notre gouvernement avait confié une mission semblable à MM. Bulmer, Williams, Hahndorf, Davis, Gurney, Barber et King.

Le rapport du Ministre de l'Agriculture du Canada, pour l'année de calendrier 1873, contient les divers rapports de ces commissaires.

Nous sommes vraiment surpris que la presse quotidienne de notre Province n'ait point encore publié le résultat de ces travaux, tous fort instructifs, intéressants, et d'une utilité première pour un grand

nombre de nos agriculteurs et de nos fabricants.

Outre les considérations spéciales se rapportant à des branches particulières, le rapport renferme sur la partie et le but général de l'exposition de Vienne, des vues d'ensemble dont chacun pourra tirer les enseignements qu'il lui conviendra.

Voici quelques détails que nos lecteurs liront avec curiosité. Nous laissons la parole à M. H. B. Witton :

Le palais a près de mille verges de long et plus de deux cent vingt de large. La largeur de la grande galerie est de vingt-sept verges, celle des galeries transversales de quarante-huit pieds.

Le toit de la rotonde est construit en tôles fortes, rivées les unes aux autres et fortifiées au moyen d'une immense réticulation de pièces saillantes. Il a trois cent quarante pieds de diamètre, et s'élève à une hauteur de plus de deux cents pieds. C'est le toit le plus colossal que l'on ait encore bâti. Le fer mis en œuvre dans la toiture et ses supports pèse quarante mille tonnes ; et deux cent quarante hommes, pourvus de tout l'outillage approprié à ce travail, ont mis trois mois à river les plaques à terre et à asseoir le toit. Pour donner une idée des proportions de cette partie du palais, je dirai que quatorze cents soldats peuvent défilier sur l'anneau circulaire qui forme la saillie de la corniche à l'intérieur. Le célèbre architecte anglais, Scott Russell, a exécuté dans tous ses détails la construction de la rotonde, et la maison Harkot, de Westphalie, a fourni le fer.

Le nombre total des exposants a été d'environ soixante mille. Il excède de beaucoup le chiffre des exposants à l'Exposition de Paris, en 1867, et est quadruple du nombre des personnes qui prirent part à celle tenue dans Hyde Park, en 1851, la première exposition internationale.

Emplacements assignés aux différentes nations.—La distribution de l'espace entre elles s'est faite, à peu d'exceptions près, suivant la même proportion qui existait à Paris en 1867. La superficie totale occupée a été de cent vingt-cinq mille verges carrées. Les principales nations exposantes étaient l'Autriche, l'Allemagne, la France, l'Angleterre, la Russie, la Hongrie, l'Italie, la Turquie, la Belgique, la Chine, les Etats-Unis, le Japon, la Suisse, les Républiques de l'Amérique méridionale, l'Egypte et la moyenne Afrique, la Hollande, la Grèce, la Suède, la Norvège, la Roumanie, l'Espagne, le Portugal, la Perse, la régence de Tunis, le Brésil, l'Inde anglaise. Le Siam, le Maroc, les Iles Sandwich et la principauté de Monaco. Les produits de l'Autriche occupaient plus de quinze mille verges carrées, ceux de Monaco quelques pieds seulement ; entre ces deux extrêmes les autres pays se partageaient l'espace en progression descendante à peu près dans l'ordre où je les range dans la liste ci-dessus.

Nombre de visiteurs.—Le nombre total des personnes qui ont visité l'Exposition a été de sept millions deux cent cinquante mille ; ce concours est moindre que celui de 1867 à Paris, mais plus grand qu'aucun autre qu'un tel spectacle ait encore attiré.