

LE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

Si le rapport du comité sur les affaires du Nord-Ouest laisse au public la conclusion à tirer de témoignages contradictoires ou vagues, — car le rapport ne conclut point — en revanche, celui de M. Sandford Fleming sur le tracé du Pacifique Canadien, ne laisse rien à désirer en fait d'exactitude et de précision.

Si le premier laisse tout en suspens, le second règle définitivement la question non seulement des avantages de l'entreprise mais encore de la praticabilité du tracé. Ce dernier rapport prend une portée d'autant plus significative qu'il est l'œuvre d'un homme spécial, d'un ingénieur de mérite, qui par ses études, ses travaux antérieurs, a donné des preuves de son habileté. Ajoutons en outre qu'étranger à la politique militante, M. Fleming doit à sa profession, à son caractère, une impartialité qui seule peut conserver et grandir sa réputation. Chose bizarre, le Parlement a discuté la mesure, parlé route, tracé, sections, etc., sans avoir obtenu au préalable la communication du rapport.

Trois choses distinctes, capitales, les distances, la nature des régions à traverser et les conclusions générales forment la conclusion même de la brochure.

Le lecteur se rappellera sans doute les objections faites au tracé primitif, en raison, disait-on, de l'aridité de certains points du parcours, ainsi que du manque absolu des conditions nécessaires à l'établissement de colons.

Eh bien ! non seulement le *fertile belt* des territoires du Nord-Ouest ne finit point au nord de la vallée de la Saskatchewan, comme on l'avait prétendu, mais se continue au contraire dans le Nord de la Colombie Anglaise bien en arrière des vallées *Alpino* et *Golden*, dans la direction de la passe de Peace River, comprenant une vaste étendue de terres arables, près de mille milles carrés. Et d'un !

Quant à la région qui s'étend au nord des lacs Huron et Supérieur, qu'on avait représentée comme inhabitable, stérile, vrai séjour pour les bêtes fauves, il se trouve aujourd'hui que le contraire est vrai. Ce n'est pas un ingénieur ni deux ni trois qui témoignent du fait, mais cinq expéditions différentes d'explorateurs qui, durant les saisons d'été et d'hiver, ont parcouru en tous sens cette zone soi-disant désolée. Et de deux !

On sait que la nouvelle administration avait dans le préambule du bill du Pacifique découvert et exposé une route nouvelle, tracé dans lequel on utilisait la navigation des lacs et où l'on raccourcissait, assurait-on, énormément les distances.

A ce propos voici les conclusions comparatives de M. Fleming. L'ingénieur dit : prenant Fort Garry (le fort de pierre) et le Sault Ste. Marie comme deux points communs, nous arrivons à ce résultat :

Distance.	Milles c. de fer.	Milles p. eau.	Total milles
Du Fort Garry au Sault Ste. Marie <i>via</i> les chemins de fer déjà construits et projetés jusqu'à Duluth, et de là par eau.....	476	380	856
Par la voie du chemin de fer du Pacifique Canadien à Népigon et de là par eau.....	416	248	664
Différence en faveur de la voie canadienne..	60	132	192

Ici un premier gain de 192 milles dont 60 de chemin de fer.

Maintenant en ce qui concerne la distance de Fort Garry aux villes de Toronto et de Montréal par le chemin de fer du Pacifique Canadien, ou par une voie ferrée quelconque, la plus directe possible à construire ou en construction actuelle, et passant par Pembina et Chicago, l'on arrive à ceci :

	Milles à Toronto à Montréal	Milles
Du Fort Garry à Toronto et Montréal par chemins de fer, <i>via</i> le ch. de fer du Pacifique à Népigon et par les prolongements.....	1,173	1,288
<i>Via</i> Pembina, Chicago, Détroit, etc.	1,589	1,925
Différence en faveur du ch. de fer du Pacifique Canadien.....	416	637

Encore une économie de 416 milles.

Une dernière comparaison. En supposant, dit M. Fleming que l'on prolonge le chemin de fer de Duluth sur le côté sud du lac Supérieur, et qu'on le continue de là en Canada sur la rive nord du lac Huron, formant ainsi le chemin le plus direct entre Duluth et les villes canadiennes, on arrive à ce résultat :

Du Fort Garry à Toronto et Montréal, par chemin de fer. A Toronto A Montréal

<i>Via</i> le chemin de fer du Pacifique Canadien à Népissing et ses prolongements.....	1,173	1,288
<i>Via</i> Pembina, Duluth et Sault Ste. Marie.....	1,296	1,446

Différence en faveur du chemin de fer du Pacifique Canadien..... 123 158

En forme de conclusion, M. Fleming ajoute : *La route canadienne demeure donc sans rivale.*

On se souvient sans doute encore des prédictions malveillantes ou exagérées de certains pessimistes au sujet des amas de neige qui devaient encombrer la voie dans les plaines du Nord-Ouest. Les obstacles de nos chemins de fer actuels dans la saison hivernale n'étaient rien en comparaison de ce que les orages des solitudes nous réservaient.

Les explorateurs de ces prétendues latitudes sibériennes ont couché sous la tente, et le résultat de leurs observations quotidiennes analysées par le professeur Hingston, de l'Observatoire Météorologique de Toronto, donne pour nos diverses provinces comparées le tableau suivant :

Jasper Valley.....	10	pouces.
Toronto.....	50.75	"
Ottawa.....	52.2	"
Montréal.....	74.1	"
Québec.....	102.7	"
St. Jean (N.-B.).....	70.1	"
Bathurst (Baie des Chaleurs).....	112.3	"
Halifax (N.-E.).....	49.5	"
Passe de Howse (Mont. Ro.).....	70.—	"

Pour la région comprise entre le lac Népissing et Fort Garry, voici la traduction de la partie du rapport y ayant trait :

En moyenne, la profondeur de la neige est généralement moindre dans les régions boisées qu'elle ne l'est dans la ville d'Ottawa. Il n'y a qu'une seule localité sur les routes favorables à la construction du chemin de fer entre Manitoba et le lac Népissing où l'on trouve généralement plus de neige qu'en cette ville. L'endroit dont il est ici question est dans le voisinage immédiat du lac Supérieur, là où la route s'approche du rivage ; ici le lac paraît avoir une influence locale sur l'humidité de l'atmosphère, et partant sur la quantité de neige qui y tombe. Avec cette seule exception, on trouve que sur la route à l'est du lac Népigon, la profondeur de la neige est de 20 à 30 pour cent moindre qu'à Ottawa, et que la neige augmente graduellement en profondeur à mesure que l'on s'avance vers l'est et le sud. Depuis le lac Népigon jusqu'à Manitoba, la profondeur de la neige est de 50 à 70 pour cent moindre qu'à Ottawa.

Voici maintenant les conclusions finales :

10. Bien que l'étude de la zone des montagnes Rocheuses, ne soit pas complète, nous avons obtenu assez de renseignements et de données pour nous convaincre qu'il y a plusieurs routes. On y rencontre des obstacles formidables, mais non insurmontables.

20. Les études que l'on poursuit en ce moment dans la Colombie Britannique, nous permettront d'obtenir un tracé préférable à ceux que nous connaissons.

30. Il est établi, maintenant, au-delà "de tout doute" que l'on a trouvé une ligne comparativement facile et très favorable dans la section orientale, c'est-à-dire, entre le lac Supérieur et Ottawa.

40. Il va être possible de localiser la ligne au nord du lac Supérieur à la région des Prairies. Elle sera sans grands frais de construction, et la ligne n'aura ni pente, ni rampe difficiles.

50. La ligne principale entre le terminus oriental et Manitoba peut être localisée de façon à rendre inutile l'embranchement destiné à mettre ce chemin en rapport avec la navigation du lac supérieur.

60. Il sera aisé de trouver un tracé avantageux à travers la prairie ; les ponts, si on les place aux endroits convenables sur les rivières de cette section, n'augmenteront pas dans une large mesure les frais de construction du chemin dans tout son parcours.

70. Les lacs et les rivières des prairies peuvent être utilisées, dit M. Fleming avec avantage pour faire venir les colons qui travailleront à la construction du chemin et s'établiront dans ces pays.

80. Relativement au fonctionnement du chemin en hiver, on rencontrera quelques difficultés sur les versants occidentaux des montagnes de la Colombie, mais à part cela, le chemin du Pacifique aura "beaucoup moins d'obstacles du côté de la neige que n'en ont les autres chemins du Canada."

90 (Textuel). "La possibilité d'établir des communications par chemins de fer à travers le continent dans les limites du Canada ne peut plus être mise en doute. On peut accepter comme démontrée l'assertion que l'on a trouvé un tracé qui présente en général un caractère favorable au point de vue de la construction, à l'exception d'une petite section vers la côte du Pacifique. Ce chemin pris dans son ensemble, y compris la section dont il vient d'être question, présentera en moyenne, moins de difficultés et nécessitera des travaux moins coûteux que ceux qui ont été faits sur les chemins de fer du Canada."

Entre le rapport technique de l'ingénieur, homme pratique, expérimenté, et les déclamations boursoufflées ou les récits mensongers de personnes intéressées, le choix ne nous semble-t-il point fait désormais ?

La nécessité de cette entreprise admise, que resterait-il pour la différer ?

NOS GRAVURES

Nous donnons aujourd'hui les portraits de Mlle Nellie Grant, fille du président des Etats-Unis et de M. A. C. F. Sartoris, son mari, ayant publié dans notre dernier numéro les détails de leur mariage.

ENCORE EN VUE.

L'océan, la plage, l'humanité ; c'est-à-dire l'infini et la nature animée, l'homme et ses passions.

Sous le ciel blanchissant et légèrement estompé du matin, la mer étend ses flots calmes et tranquilles ; à l'horizon lointain, comme une bande de mouettes, une petite flottille de voiles blanches qui va bientôt disparaître : ce sont les pêcheurs du village voisin. Sur le rivage, appuyées à une barrière, près de laquelle deux touffes de bruyère épanouissent leurs fleurs sauvages, un groupe de personnes, la famille, père, mère, sœurs et frère d'un jeune gars, faisant sans doute ce jour-là ses premières armes, sa première expédition. Au premier plan, le père, vieux pêcheur endurci, vêtu de son costume de marin, regarde à travers les spirales de son brûle-gueule la marche des barques et l'orientation de leur voile. Au deuxième plan, trois jeunes filles suivent d'un œil curieux la direction du doigt maternel indiquant l'embarcation montée par le fils et le frère. Au troisième plan, face à la mer, un robuste adolescent qu'à son attitude résolue, à ses reins cambrés, l'on sent devoir pêcher de race et qui a déjà dû maintes fois accompagner les camarades encore en vue. Beaucoup d'air chargé de senteurs marines, de lumière et d'espace, servent de milieu et de cadre à cette marine où à l'attitude expressive des figures se mêlent avec la fraîcheur du matin la douce lumière des bords de l'océan. Comme fond, deux insondables toujours nouveaux quoique éternels, la profondeur de la mer et l'immensité du ciel.

LA CRÉMATION EN ALLEMAGNE.

En attendant qu'un inventeur plus radicalement philanthrope propose un beau jour la désintégration foudroyante des cadavres, un industriel allemand, M. Siemens, de Dresde, vient de construire une fournaise dans laquelle, au moyen de l'air chauffé converti ensuite en flammes, s'opère la carbonisation de la partie tangible de notre être.

Comme cette question fort peu *vitale* occupe cependant beaucoup d'esprits en divers pays, nous croyons devoir donner à ce propos un court sommaire de l'origine de ce procédé renouvelé des Grecs.

M. le Dr. Clinton Wagner s'exprimait ainsi devant la société de la bibliothèque médicale :

"L'origine de la crémation, est perdue dans le passé ; mais quelques vestiges de documents font supposer qu'elle fût d'abord pratiquée dans l'Indoustan et que la pratique s'en étendit ensuite parmi les nations indiennes. Les anciens Ariens brûlaient leurs morts et les inhumaient ; les Germains, surtout ceux du Sud, adoptèrent cet usage pendant de longs siècles. Suivant la tradition grecque, Hercule brûla le corps du prince Argos, et cet acte semble être le premier fait de crémation en Grèce.

"On dit que les anciens sages, se sentant approcher de leur dernière heure, donnaient des instructions relatives à la façon dont leurs cendres devaient être recueillies.

"En France la crémation fut en honneur jusqu'au cinquième siècle, tandis que Rome l'abandonnait au quatrième.

"On en attribue la désuétude aux raisons suivantes : la venue du christianisme, la rareté du bois et la pauvreté des premiers chrétiens.

"On a constaté, que la décomposition d'un corps inhumé ne s'opère complètement qu'après une période de sept à vingt ans, souvent plus. Pendant ce laps de temps, les gaz nuisibles et souvent mortels, s'élevant du lieu où le cadavre a été déposé, se mélangent à l'air, à l'eau, à la terre qui l'environnent. C'est à ces gaz que sont attribuées la plupart des fièvres malignes, des dysenteries, des fièvres typhoïdes, et bien d'autres maladies.

"La crémation, établie comme mesure hygiénique, supprimerait évidemment toutes ces causes d'insalubrité, puisqu'elle ferait en quelques minutes ce que l'enterrement ne produit qu'au bout de bien des années.

"Partout cette idée fait son chemin. Dans les plus grandes villes d'Europe, s'organisent des sociétés ayant pour but l'adoption générale de la crémation. Le Dr. Wagner demande au corps médical de New-York de ne pas rester en arrière des progrès du monde entier.

"Le Dr. Hammond, qui assistait à la conférence, a fait observer que tout en étant personnellement partisan de la crémation, il ne pouvait s'empêcher de signaler certains écueils. Par exemple, la réduction en cendres d'un corps mort par le poison empêcherait toute constatation médicale ou chimique. Il faut aussi tenir compte de la difficulté qu'on éprouve à marcher contre les habitudes et les mœurs d'un peuple. Enfin il croit avoir reconnu la répugnance des femmes en général contre ce mode de funérailles.

"Plusieurs autres médecins ont pris successivement la parole, les uns pour soutenir, les autres pour combattre l'innovation proposée. Mais la majorité inclinait évidemment vers la crémation."

Espérons que la chimie ou la science électrique nous dotera de moyens encore plus expéditifs, et que la phy-