

L'OPINION PUBLIQUE

Journal Hebdomadaire Illustré

Abonnement, payable d'avance : Un an, \$3. — Etats-Unis, \$3.50.
Tout semestre commencé se paie en entier.
On ne se désabonne qu'au bureau du journal, et il faut donner au moins quinze jours d'avis.

Vol. VII.

No. 12.

Prix du numéro, 7 centims.—Annonces, la ligne, 5 centims.
Toute communication doit être affranchie.
Les remises d'argent doivent se faire par lettres enregistrées ou par bons sur la poste.

JEUDI, 23 MARS 1876

Rédaction, Administration, Bureaux d'Abonnements et d'Annonces : Nos. 5 et 7, Rue Bleury, Montréal.—GEO. E. DESBARATS, Directeur-Gérant.

SOMMAIRE

Le pont Royal-Albert.—La Protection.—Nos gravures : Le prince de Galles dans la Vallée de Cachemire ; Le prince aux courses de Guindy ; Le bal costumé de Son Excellence.—Mémorial nécrologique : M. Narcisse-Henri-Louis-Napoléon-Faucher de Saint-Maurice.—Le Parlement fédéral.—Nouvelles générales : Canada, Europe et Etats-Unis.—Vingt mille lieues sous les mers (suite).—Hygiène pratique.—Variétés.—Poésie : Sonnet à la mémoire de Horace Millville-Dechesne.—Bibliographie.—Un Héritage Perdu.—Plaisanteries.—Poésie : Octave Crémazie.—Le Brandon de Discorde, ou le Massacre de Lachine (suite).—De la Coquette.—Le Jeu de Dames.—Prix du marché de détail à Montréal.

GRAVURES :—Voyage du prince de Galles aux Indes : Arrivée de Son Altesse Royale à Jummoo, dans la vallée de Cachemire ; les Courses de Guindy.—Bal costumé donné par le Gouverneur-Général à Ottawa.

LE PONT ROYAL-ALBERT

La demande d'incorporation de la compagnie qui se propose de construire ce pont doit être prochainement présentée aux chambres, et discutée dans les comités de la Législature fédérale. C'est dans le but de permettre aux partisans comme aux détracteurs de ce projet, d'exprimer leurs opinions et de les formuler en adresse au gouvernement, que le Maire de Montréal, à la demande d'un nombre de citoyens, convoqua l'assemblée qui eut lieu mercredi soir, 15 courant, à la salle Bonsecours. Son Honneur le Maire occupa le fauteuil d'abord, mais souffrant d'un fort rhume, céda bientôt sa place à l'échevin David. Parmi la nombreuse assistance se trouvaient plusieurs de nos concitoyens les plus distingués. L'hon. John Young fit le récit historique du projet et annonça que tandis que, l'an dernier, tous les commissaires du Havre étaient opposés à la construction du pont, quatre d'entre eux y étaient maintenant favorables, quoique les autres cinq n'étaient pas encore convaincus. Il donna lecture de la pétition, et fit motion, secondé par l'échevin David, qu'elle soit transmise à la Législature avec la recommandation de l'assemblée.

M. l'échevin David appuya la résolution et fit un éloquent discours, déclarant cette entreprise absolument nécessaire à la prospérité future de Montréal.

M. Louis Beaubien, M. Robillard, M. A. P. McDonald et M. Charles Thibeau prirent ensuite la parole, tous dans le même sens, soutenant le projet de toutes leurs forces, et faisant de grands éloges de M. Legge, l'ingénieur du pont.

La résolution fut adoptée à l'unanimité, le plus grand enthousiasme régnant dans l'assemblée.

Voici le texte de la pétition :

PÉTITION

Présentée au Parlement Fédéral à l'effet d'obtenir un acte d'incorporation pour la construction du Pont Royal-Albert.

La Pétition des Soussignés

EXPOSE RESPECTUEUX :

Que lorsque les chemins de fer de la Rive Sud du fleuve St. Laurent, allant à Portland, Boston et New-York, étaient en voie de construction, et lorsque fut conçu le projet d'établir des chemins de fer de Montréal à Kingston, Toronto et Hamilton, communiquant avec les lacs de l'intérieur, il devint nécessaire d'établir une communication à travers le St. Laurent au moyen d'un pont, et le pont Victoria fut en conséquence construit.

Qu'un chemin de fer allant de Québec à Montréal, et un autre allant de Montréal à la Baie Georgienne, en passant par la vallée de l'Outaouais, sont maintenant en voie de construction et seront terminés sous peu. Cette dernière voie ferrée sera en définitive prolongée jusqu'au Sault Ste. Marie, où un pont mettra en rapport le commerce considérable des Etats du Nord-Ouest, tels que le Michigan, le Minnesota, le Wisconsin, etc., avec celui du territoire de la Puissance situé à l'ouest du lac Supérieur.

Que tandis que le pont Victoria est nécessaire pour le commerce de la vallée du St. Laurent, il ne peut pas être utilisé avec économie pour les chemins de fer venant de Québec ou de la vallée de l'Outaouais à raison du niveau plus élevé et de la route plus longue, résultant du tracé au nord de la montagne de Montréal.

Que la distance du Sault Sainte-Marie au pont de Montréal, par la voie de l'Outaouais, est d'environ 450 milles de moins que par la route actuelle, durant la saison de navigation, et que cette voie ferait ouvrir une route allant à Portland, Boston et New-York, en hiver et en été, plus courte que toute autre.

Qu'indépendamment des minéraux et des autres produits venant de l'Ouest et allant de l'Est à l'Ouest, ce chemin de fer transporterait à Montréal des quantités considérables de bois destinées à l'Europe ou aux grands marchés des Etats de l'Est, et venant de la vallée de l'Outaouais, du St. Maurice et d'autres rivières situées sur la rive nord entre Montréal et Québec.

Qu'il est donc devenu absolument nécessaire, dans les intérêts du Canada, qu'il y ait un autre pont sur le Saint-Laurent pour desservir le commerce en question, de manière à former une communication non interrompue et sans transbordement avec les chemins de fer de la rive sud qui se relient à ceux des Etats-Unis.

Que ce pont ne devrait pas être construit au niveau du Saint-Laurent, et muni d'un pont tournant, mais qu'il devrait être assez élevé pour permettre aux steamers et autres navires d'y passer librement.

Que les soussignés sont d'avis qu'un pareil pont peut être construit d'une rive à l'autre du Saint-Laurent sur l'île Sainte-Hélène ou auprès — ce qui permettrait d'avoir accès à cette île en toute saison de l'année, de même qu'à la rive sud, non-seulement par chemin de fer, mais aussi par un passage pratique pour les voitures et les piétons, qui le traverseraient en tout temps.

Que vos pétitionnaires désirent être constitués en corporation, avec tels autres qui s'associeront à eux, sous le nom de "Compagnie du Pont Royal-Albert," avec pouvoir et autorité de construire un pont qui desservira amplement et suffisamment le trafic du chemin de fer, et qui pourra aussi servir aux chars urbains, traînés soit par des chevaux, soit par de petites locomotives, ainsi qu'à la circulation ordinaire des voitures et des piétons.

C'est pourquoi vos pétitionnaires prient votre honorable chambre de vouloir bien passer un acte pour les incorporer, avec telles autres personnes qui s'associeront à eux, sous le nom de "Compagnie du Pont Royal-Albert," dans le but de construire le pont ci-dessus mentionné.

Et vos pétitionnaires ne cesseront de prier.

S. J. Anderson,	John Pratt,
P. P. & O. RR.	R. Jas. Reekie,
W. Brigham,	John Young,
P. L. V. RR.	John Rankin,
D. D. Mead,	Samuel Waddell,
A. B. Jewett,	David Stark,
Adolphe Roy,	W. Shanley,
Louis Beaubien,	John Foster,
Charles Legge,	Wm. B. Lambe,
J. Cassie Hatton,	J. Worthington,
N. A. Smith,	Godf. Lavolette,
Horace Fairbanks,	D. MacDonald,
John Glass,	G. L. Marler.

Montréal, février 1876.

Malgré l'enthousiasme et l'unanimité de l'assemblée du 15, il ne faut pas oublier que le pont Royal-Albert a ses ennemis, et que la pétition ci-dessus rencontrera une vive opposition.

Toute l'influence du Grand-Tronc sera employée pour entraver le projet. Ce pont, s'il faut en croire les officiers de cette compagnie, enlèvera du trafic au pont Victoria, et permettra au chemin de fer "Montréal, Ottawa et Occidental" de transmettre aux Etats-Unis, par des lignes rivales, les produits de l'Ouest et du Nord qui devraient passer par le Grand-Tronc. Ces messieurs oublient que dans dix ans, le pont Victoria suffira à peine au trafic légitime de leur immense voie ferrée, et que le commerce nouveau créé par les nouveaux chemins de fer, et alimenté par l'accroissement et le progrès du pays, demandera un

débouché que le Grand-Tronc, et surtout le pont Victoria, ne pourra lui fournir.

La compagnie de la ligne de vapeurs "Allan," du moins en partie, s'y oppose, parce qu'elle s'imagine, d'abord, que les piliers du pont rendront la navigation plus difficile, que leurs propriétés près du canal perdront de la valeur, et que le pont aura une tendance à faire reculer vers Hochelaga le port et le commerce de Montréal. Ces idées prévalent aussi dans le conseil du bureau de commerce, et parmi quelques membres de la commission du havre.

L'objection la plus formidable au pont est celle que les ennemis du projet tirent de la position des piliers dans le lit du fleuve, et du rétrécissement opéré dans le chenal.

Il suffit cependant d'examiner les plans et de raisonner un peu pour se convaincre que cette objection est mal fondée.

"Les piliers, disent ces messieurs, ne laissent qu'un chenal de 500 pieds, et augmenteront la vitesse du courant. Ils seront par conséquent un grand obstacle à la navigation."

Mais, l'on peut répondre, les piliers seront bâtis dans le sens du courant, et les vaisseaux descendant ce courant n'auront aucune difficulté à se diriger dans le milieu de ce large espace de 500 pieds, pas plus qu'en éprouvent les grands steamers des lacs à passer dans les 360 pieds de l'arche centrale du pont Victoria. De plus, le refoulement de l'eau sur le couple-lames des piliers détermine un fort courant vers le centre de l'espace, qui, étant plus bas et plus rapide que le long des piliers, attire naturellement le vaisseau qui descend et l'empêche de se jeter sur la maçonnerie du pont. Quant aux vaisseaux qui remontent le fleuve, il est constaté que le courant ne sera pas plus rapide sous le pont qu'il ne l'est actuellement vis-à-vis l'île Ronde, et, par conséquent, les vaisseaux qui passent ce dernier endroit passeront également sous le pont. Les arches latérales de 300 pieds suffiront amplement aux steamers, barges et bateaux de toute sorte, laissant la grande arche libre pour les grands vapeurs et voiliers océaniques.

Nous espérons que toutes les objections que l'on peut amener contre ce superbe projet seront discutées de sang-froid, et que si l'on en trouve une seule insurmontable, la science des ingénieurs permettra de modifier le plan du pont de manière à concilier les intérêts du havre et du commerce de Montréal avec ceux des voies ferrées et du pont Royal-Albert, même au prix d'une augmentation dans le coût de l'entreprise.

G. E. D.

LA PROTECTION

Nous reproduisons de *L'Opinion Publique* du 6 mars 1873 le compte-rendu d'une assemblée tenue à Ste. Scholastique, le 23 février de la même année, dans laquelle au-delà de 150 cultivateurs, électeurs, affirmaient leurs idées au sujet de la protection, et la demandaient et pour l'industrie et pour l'agriculture. Leur requête est si bien motivée, et correspond tellement au mouvement qui a récemment agité le pays, que nous croyons devoir y attirer tout spécialement l'attention de nos lecteurs. Elle offre une réponse assez énergique à ceux qui craignent que la protec-

tion des manufactures ne soit l'oppression de l'agriculture.

A une assemblée d'électeurs et autres de la paroisse de Ste. Scholastique, tenue dimanche, le 23 février courant, à laquelle sont présents : Le Révd. Messire S. Tassé, curé de cette paroisse ; W. Provost, écrivain, membre du parlement fédéral ; L. C. Leduc, écrivain, maire du village de Ste. Scholastique ; Ed. Lafond, écrivain, maire de la paroisse de Ste. Scholastique, et MM. Frs. Desvoysaux, H. Vermet, Ant. Champeau, Isid. Hamelin, Jean-Bte. Sanche, Dr. H. Lémery, P. Perrin, Jos. Langlois, Michel Campeau, Ls. Rodrigue, Chs. Fortier, Jos. Graton, Jos. Vermet, J.-Bte. Lalonde, Jos. Danis, Jme. Graton, Ot. Bertrand, Oct. Cyr, Jme. Desjardins et environ 150 autres cultivateurs, tous électeurs.

Sur proposition du Révd. Messire Tassé, secondé par V. Valois, W. Prevost, écrivain, est nommé à l'unanimité président de cette assemblée.

Sur proposition de H. Lémery, écrivain, M. D., secondé par M. Campeau, P. Perrin, junr., est prié d'agir comme secrétaire.

Sur l'invitation de M. le président, le Révd. Messire Tassé prend la parole pour expliquer le but de l'assemblée, qui est de signer une requête à la législature fédérale demandant l'établissement d'un tarif protecteur pour les produits agricoles et manufacturés du pays.

Après un éloquent plaidoyer de ce monsieur en faveur de ce point, Wilfrid Prevost, écrivain, parle dans le même sens, d'une manière très-énergique et très-éloquente.

Sur proposition de H. Lémery, écrivain, M. D., secondé par Ed. Lafond, maire de la paroisse de Ste. Scholastique, il est résolu unanimement que la requête suivante contient et exprime les vœux des électeurs de cette paroisse, savoir :

Aux honorables Membres de la Chambre des Communes du Canada, réunis en parlement à Ottawa.

QU'IL PLAISE A VOTRE HONORABLE CHAMBRE :

L'humble requête des curés, maires et citoyens de la paroisse et du village de Ste. Scholastique, dans le comté des Deux-Montagnes, expose respectueusement à votre Honorable Chambre,

Que la classe agricole, qui forme l'immense majorité, sinon la presque totalité de la population des comtés ruraux de la Province de Québec, est en souffrance ;

Que l'agriculture subit depuis quelques années une crise croissante ;

Que le prix de la main-d'œuvre augmente tous les ans tandis que celui des produits agricoles diminue ; que cette année surtout les grains, les légumes, les viandes et le beurre sont à un prix tout à fait disproportionné avec les gages des employés des fermes ;

Que par cette dépression de l'agriculture plusieurs cultivateurs se découragent et quittent les campagnes pour aller aux villes ou aux Etats-Unis ;

Que l'agriculture même améliorante est entravée par cette disproportion entre les prix de revient et de vente des produits agricoles ;

Que la cause de cette crise de la culture des terres, est que le marché canadien déjà assez restreint est encombré par les produits venant de l'Ouest américain, où le climat et le sol donnent une production plus abondante et partant plus rémunérative que la Province de Québec ;

Que pour empêcher cette concurrence ruineuse pour nous, des droits devraient être imposés sur les grains, légumes et animaux venant de l'étranger ;

Qu'aucun de nos produits agricoles ne devrait être imposé, et qu'en conséquence le droit sur le tabac canadien devrait être rappelé ;

Que notre marché pourrait être rapidement agrandi par l'établissement et le développement de manufactures indigènes, surtout de celles dont les matières premières sont fournies par notre sol ; et qu'en conséquence des droits nouveaux ou plus forts devraient frapper les produits manufacturés venant de l'étranger et des îles britanniques ;

Qu'aucune théorie financière ne devrait prévaloir sur la nécessité de protéger la masse de notre population ;

Que les prix convenablement élevés des produits agricoles et manufacturés indigènes permettraient de rétribuer aisément la main-d'œuvre, et de retenir ainsi notre population sur notre sol ;

Que dans l'état de choses actuel, vouloir contrebalancer l'émigration par l'immigration, c'est vouloir une anomalie et une impossibilité