

trait : " L'hygiéniste, en définitive, est le plus grand ennemi du médecin, puisqu'en cherchant à supprimer les causes de maladie, il tente de rendre inutiles les secours des guérisseurs..."

En France, l'esprit sauve tout.

Demain 7 août, on inaugurera solennellement le grand orgue du palais des fêtes dans ce même Trocadéro, livré depuis un mois à toutes les disputes des hommes. Un peu d'harmonie reposera le public. C'est M. Alexandre Guilmant, organiste de la Trinité, qui aura l'honneur de faire entendre le premier ce magnifique instrument.

Maintenant, retournons dans les galeries du Champ-de-Mars à l'exposition canadienne, dont j'ai commencé la revue dans ma précédente correspondance.

Pénétrons dans le pavillon, ou trophée canadien. Sur les marches de l'escalier et sur la plateforme des étages, disposés comme au hasard, des instruments aratoires, élégants et légers, des céréales, des échantillons de labradorites, de quartz aurifère, une loutre, des renards, un vison, un chat sauvage, un lynx, etc., tous les fournisseurs brevetés des vêtements d'hiver de vos élégantes et de vos dandies ; un esturgeon, un marsouin, des armes, des costumes indiens, et des menus objets de fabrication de ces derniers ; des modèles de steamboats, de steamers, des cordages roulés, des canots d'écorce, d'autres de bois, de trente livres pesant, solides comme de l'acier, et que l'on peut porter sous son bras ainsi qu'un parapluie ; la roue d'un gouvernail, des engins de pêche, filets, verveux, hameçons, etc., expriment dans leur diversité les caractères des industries spéciales au pays.

Décorant les façades extérieures une tête de bizon aux cornes d'ébène, à la crinière laineuse ; un orignal aux oreilles de mulet, aux andouillers aplatis et dentelés ; un caribou aux ramures presque horizontales, aux extrémités empaumées ; une tête de moufflan aux cornes roulées en spirales ; d'autres têtes de cerfs, des peaux de pumas et de chats-tigres, révelent la forme des forêts et des montagnes.

Faisant face au pavillon, d'un côté, un obélisque de houille formé de blocs arrachés à des filons de 9 à 36½ pieds d'épaisseur, fournis par dix-huit mines de charbon de la Nouvelle-Ecosse. Du côté opposé, une pyramide octaèdre de 290 pieds cubes représentant les 333 millions recueillis sous forme de poudre d'or ou de pépites dans le Canada depuis 1862.

Mais le phénomène, on ne peut qualifier autrement cet objet, c'est la rondelle d'un pin Douglas (*Abies Douglasii*) de la Colombie Britannique, pièce qui ne mesure pas moins de 15 mètres de circonférence. L'arbre qui a fourni cette gigantesque rondelle avait 100 mètres de hauteur et 556 ans d'âge. Ce patriarche, dit la légende qui l'entoure, comptait déjà 183 ans lorsque Christophe Colomb découvrit l'Amérique. Les chênes de Dodone rendaient jadis des oracles, dit-on. Pourquoi les pins Douglas n'ont-ils seulement conservé la mémoire ? S'ils parlaient, que de choses curieuses ils nous apprendraient sur les races et l'origine du continent nord Américain !

Entourant ce quintuple centenaire, des échantillons de bois, de chêne, d'orme, d'érable, de frêne, de noyer, etc., dont chaque planche mesure quatre pieds et demi de largeur.

La partie de l'exposition du gouvernement canadien enclavée dans celle affectée aux exposants indigènes, reproduit en un plus grand nombre d'objets, avec une classification plus méthodique, les divers produits que nous avons énumérés. Nous signalerons entre autres la collection minéralogique, une des plus remarquables de l'Exposition, et sans contredit la plus variée en spécimens ; une collection stratigraphique de roches et de fossiles amassés par le directeur des explorations géologiques du Canada, M. A. Selwyn, auteur de publications estimées, en outre des cartes géologiques colorées accompagnées de textes, et remarquables par la netteté et le fini de leur exécution. Les spécia-

listes et les industriels peuvent apprécier là, en une visite, les trésors que renferment les entrailles du nouveau continent.

Ce que l'on remarque surtout, c'est la collection des cartes et plans exposés par le ministère des Travaux Publics. Parmi ces derniers figurent les plans et les vues photographiques des édifices du parlement d'Ottawa. Ce monument n'a pas coûté moins de vingt millions de francs, disait l'autre jour M. G. Drolet à un visiteur à qui il faisait les honneurs de la section. Diable ! fit celui-ci, le peuple ne marchande pas chez vous le logement de ses représentants.

On voit aussi une chromo-lithographie représentant le pont de Clifton, œuvre élégante et hardie, qui, jetée sur la rivière Niagara, à quelques pas des fameuses chutes, réunit les deux bords opposés d'un abîme.

Nous nous rappelons avoir un jour, en franchissant ce pont en omnibus, trouvé bien lente l'allure de notre attelage, car la brise qui soufflait faisait osciller le tablier du pont comme celui des ponts construits de lianes et de bambous que l'on rencontre dans certaines régions de l'Amérique du Sud.

Une autre photographie donne la vue du pont tubulaire Victoria, sur le Saint-Laurent, à Montréal. Inutile de vous dire à vous, qui voyez tous les jours cette œuvre colossale, qu'elle aurait été jadis mise au rang des merveilles du monde.

Le même ministère expose une immense carte murale du Canada mesurant au moins cinquante mètres de superficie, et sur laquelle sont indiquées toutes les routes fluviales, les voies ferrées, et parmi celles-ci le chemin de fer canadien du Pacifique, les ports, les régions connues ou encore inexplorées, les villes, les villages et jusqu'aux postes et forts de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Les renseignements que cette carte offre au public sont précieux, car on y voit tracées les légères sinuosités de la voie du Saint-Laurent, la route commerciale maritime la plus courte et la plus économique pour se rendre des rivages d'Europe au centre des pays producteurs du Nouveau-Monde. Près de cette carte, et reposant sur un tréteau, des modèles en relief, représentant, sur une échelle réduite, la largeur des biefs et des écluses des canaux récemment agrandis, ainsi qu'un système d'éclusage entièrement nouveau.

Afin de ne point nous laisser entraîner par cette question de navigation, dont l'importance demanderait un article spécial, nous dirons que jusqu'à cette année, les navires ne dépassant pas 500 tonneaux de jauge pouvaient seuls franchir les canaux canadiens. Grâce aux travaux exécutés depuis deux ans, et qui seront achevés au printemps prochain, les navires de quinze cents tonneaux pourront, sans rompre charge, se rendre de n'importe quel port du monde jusqu'au fond du lac Supérieur.

Pour l'Amérique du Nord, l'exécution de ce projet, dont l'initiative et l'honneur reviennent tout entier au Canada, aura certainement pour cette partie du continent les importants résultats qu'à eus pour l'Europe le percement de l'isthme de Suez.

Nul doute qu'un mouvement extraordinaire de navigation, accompagné d'une réforme dans la construction des navires actuellement affectés au transport des grains, ne suive bientôt la révolution maritime que le Canada vient d'opérer par l'élargissement de ses canaux.

Toutes ces choses, sur lesquelles vous êtes quelque peu blasés, à force de les voir ou d'en parler, attirent ici l'attention des négociants, armateurs, marins et exportateurs. On trouve aussi à l'exposition canadienne un envoi fort important du ministère de la marine et des pêcheries, celui de nombreuses cartes indiquant les bancs de pêche sur les côtes, dans le golfe Saint-Laurent et Terre-Neuve. Les explications complètes, détaillées, vous disent la saison, l'époque des pêches pour telle ou telle espèce, les quantités prises dans une série d'années, les ports d'expédition, les

havres de refuge, le nombre de navires et d'hommes employés pour la pêche, etc., etc. ; c'est un résumé statistique précieux des opérations multiples engendrées par une grande industrie. Le ministre d'agriculture, M. C.-A.-P. Pelletier, a exposé, parmi beaucoup d'autres objets, une remarquable collection de fruits et de céréales du Canada. On voit là les produits des diverses zones agricoles de votre immense pays, depuis le seigle et l'orge des hauts plateaux de la chaîne des Cascades, le houblon de Vancouver, les fruits de la Colombie continentale, jusqu'aux pommes de terre de Manitoba, au blé de la vallée du Saint-Laurent et aux raisins d'Ontario. Tout s'y trouve ; et l'amateur, le naturaliste, peuvent se rendre compte des influences climatiques sur tels ou tels fruits, légumes ou céréales, et connaître la géographie botanique sans quitter leur chez-soi, ce qui n'est pas d'un mince avantage lorsque la fortune fait défaut ou que l'on redoute les aventures.

Je vous annoncerai, à propos de cette exposition spéciale, que M. C.-A.-P. Pelletier a mis gracieusement à la disposition de l'Université Catholique de Paris la collection minéralogique canadienne, de telle sorte que l'institution pourra compléter ses échantillons.

J'ai appris moi-même sur le Canada une chose que beaucoup d'entre vous ignorent sans doute. C'est que le Canada, comme étendue de voies ferrées, occupe le cinquième rang dans l'échelle des puissances, proportionnellement à sa population, et le huitième si l'on considère simplement la longueur de son réseau. Voici le tableau comparatif :

Etats-Unis	77,440
Allemagne	17,133
Grande-Bretagne et Irlande	16,872
Russie	13,702
France	12,722
Inde Anglaise	6,998
Autriche	6,932
Canada	5,500
Italie	4,935
Hongrie	4,023
Espagne	3,726
Suède	2,326
Belgique	2,105
Pérou	2,030

Le quatrième rang comme puissance maritime commerciale ; le cinquième comme étendue de voies ferrées, vous n'avez, certes, point à vous plaindre, et, si vous continuez de ce train, vous serez loin dans quelques années.

Je remets à ma prochaine lettre la continuation de la revue de l'exposition canadienne, afin de vous parler de l'événement qui préoccupe tout Paris. Les cochers de la capitale se sont mis en grève. Le Congrès de Berlin a causé moins d'émoi que cet événement tout à fait inattendu.

Depuis hier, plus de voitures dans les rues ou sur les places que celles des particuliers. Par ces chaleurs, et en ces temps d'exposition, avec la foule d'étrangers qui arrivent chaque jour, cette grève prend les proportions d'un désastre. Si cela continue, on parle de faire venir les cochers de Londres, comme dans un incendie on mande les pompes de la commune voisine. L'idée serait-elle pratique ? A coup sûr, elle est originale.

En tout cas, ces cochers réclament des choses assez justes. Il faut avouer que les grandes administrations exigent de ces employés des remises quotidiennes beaucoup trop élevées. Ainsi, il est des cochers qui doivent rapporter, la journée finie, jusqu'à six piastres et demie de recettes, et cela exécuté souvent avec un seul cheval.

Un long et éloquent manifeste exposant les causes de la grève a été adressé aux journaux, qui l'ont publié, par le secrétaire de la chambre syndicale des cochers.

Je vous envoie le texte fraîchement imprimé de ce document, qui, malgré son étrangeté et les accusations invraisemblables, est, paraît-il, exact dans les principaux points :

1o. Les cochers se sont mis en grève parce qu'ils sont las de servir d'instruments de torture à de pauvres chevaux qui meurent de faim, sont mal

couchés, mal pensés et travaillent trop pour leur force ; leur jour de sortie, ils n'ont que les deux tiers de l'avoine qui leur serait nécessaire, et encore cette avoine est-elle de mauvaise qualité le plus souvent ; il y a quelque temps, ils n'avaient pour toute litière que des débris broyés de mâchefer, aujourd'hui, ils n'ont que de la sciure de bois, le plus souvent passée à l'état de fumier ; ils sont très-mal soignés, car il n'y a pas le nombre de bras suffisants pour le faire ; enfin, ils travaillent, sans arrêter, des seize et dix-huit heures par jour, et quelquefois plus.

Des journaux ont affirmé que la Compagnie des Petites-Voitures se rendait parfaitement compte du ravage que ce régime fait dans ses écuries ; mais, si elle fait encore du bénéfice sur la nourriture, c'est tout ce qu'elle désire.

2o. Ne pouvant, par un travail régulier, réaliser les sommes qu'il faut verser journellement à la Compagnie, nous réclavons le travail à la planche ; c'est-à-dire le prix de la journée fixé d'avance au mois ou par trimestre, et un jury mixte pour établir ces planches, composé mi-partie de patrons et mi-partie de cochers.

3o. Nous demandons que la caisse de la Société de secours mutuels des cochers de la Compagnie soit remise entre les mains d'un conseil librement élu par les sociétaires ; que l'on ne " force " plus les cochers à en être adhérents, et qu'il ne suffise pas, comme aujourd'hui, de quitter la Compagnie pour en être rayé. C'est là un système par trop draconien, et qui n'est plus en rapport avec les mœurs de notre époque.

4o. Nous réclavons aussi un intérêt pour notre cautionnement.

Nous demandons le rapport des clauses des règlements de police qui nous mettent en dehors du droit commun, et le droit de stationner partout où nous ne gênerons pas la voie publique ni les intérêts privés, de façon à ce que le public puisse trouver des voitures en tous lieux de Paris sans se déranger, et que nous ne fatiguions pas nos chevaux à courir inutilement à vide pour trouver un stationnement officiel les jours nombreux de l'hiver où il y a peu d'ouvrage.

Nous désirons aussi pouvoir manger quand nous aurons faim, et pour cela, nous demandons le droit de pouvoir enchaîner nos roues pour prendre nos repas.

Les cochers demandent encore la liberté de leur industrie ; c'est-à-dire que les règlements laissent désormais aux parties le soin de débattre leur prix, comme pour toute vente ou contrat.

Au premier abord, on est porté à rire de ces demandes, mais, en y réfléchissant, on voit que si leur forme laisse à désirer, le fond de la question ne laisse pas moins à désirer. Il faut donc examiner, juger les griefs, les plaintes, et prononcer selon la justice en faveur de la liberté industrielle. Or, pour quelle raison tout individu, se conformant aux arrêtés et règlements de police, n'aurait-il pas le droit de débattre son prix et de ne livrer sa marchandise qu'à bon escient ? C'est ce qui se pratique dans tous les commerces. Pas une industrie ne vivrait sans cette faculté du libre échange entre fournisseur et client.

Je sais bien qu'il est plus commode de rire que de raisonner, d'être sévère que d'être juste ; mais avec tout cela on renvoie, on remet les questions, on ne les résout pas.

Mais trêve de philosophie.

Pendant que les cochers rédigeaient leur manifeste, l'ex-reine Isabelle d'Espagne vendait le reste de ses diamants, dont le prix total s'est élevé à la somme de trois millions quatre cent trente-sept mille six francs ! Il est vrai d'ajouter qu'au même moment le *petit chapeau* que l'empereur Napoléon portait à Austerlitz, chapeau légendaire, n'est-ce pas ? entouré de toutes les pièces démontrant l'authenticité de son origine et de ses diverses pérégrinations, a été adjugé à M. Dumaresq, peintre, pour la somme de 175 frs. !

Vieux habits ! vieux galons !

Les diamants d'une reine, le chapeau d'un empereur, le manifeste des cochers, tout cela dans la même semaine ! Heureusement que le journal *L'Epicurien* française nous fait descendre de ces hauteurs et nous apporte une nouvelle consolante. Cet organe des Roquefort et des Gruyère nous apprend que depuis le 1er juin, une école de fromagerie fonctionne dans le Jura. Le conseil général du département a même voté une somme de 2,000 francs pour l'établissement, dirigé par M. Bousson. L'école a pour but de fabriquer de bons fromages, de sortir de routine cette importante industrie, de remettre en pratique les procédés qui, à l'étranger, ont reçu la sanction de l'expérience, de prendre, enfin, exactement note de toutes les