

ped saumille—de la Longue Queue) les inclinaisons ne sont que de 20/100 allant Nord ou dans le sens du trafic léger et seulement de 1½ par cent dans le sens des lourds produits de la forêt : bois, pierre de construction et autres se dirigeant déjà sur la ville, comme aussi les carrières qui s'y transporteront en provenance du Lac St. Jean et des paroisses futures le long du chemin sitôt que la communication aura été opérée à travers ce pays d'avenir.

Les chemins de fer ne sont plus ce qu'ils étaient du temps de Stevenson et Watt. Il y a cinquante ans, l'idée de contourner une montagne ne se serait guère présentée, tant on croyait à l'impossibilité de l'existence d'une voie ferrée s'éloignant quelque peu de la ligne droite. Les rampes et acclivités étaient alors, également inconnues. Il semblait en ces temps là que pour peu que l'on s'élevât audessus du plan d'un même niveau, les engins feraient défaut, les roues glisseraient, la force de traction serait insuffisante. Eh bien, on a vaincu toutes ces difficultés ; tous ces préjugés ont cessé d'avoir leur raison d'être. Les mêmes progrès ont été réalisés dans le domaine du génie que dans celui des sciences électriques et autres : le vaisseau blindé à toujours un boulet pour le percer ; un boulet plus lourd, un surcroît d'épaisseur pour lui résister. Jadis on faisait des ponts en pierre et en fonte de fer de 2 à 300 pieds de baie lorsque d'un seul bond Roebling est venu franchir le Niagara sur un tablier de 800 pieds entre les piliers. Québec avait rêvé une baie de 1600 pieds au Cap Rouge, mais ce n'était qu'un rêve comme tout ce que fait Québec à l'exception du Chemin de fer du Lac St. Jean, et pendant que Québec rêvait encore, son rêve s'est accompli : non pas pour elle, hélas, mais pour New-York et Brooklyn où ce pont de 1600 pieds de portée avec ses piliers de 360 pieds de hauteur audessus du fond de la rivière et à 80 sous l'eau, existe aujourd'hui dans toute sa majestueuse immensité. Et le croira-t-on, on est en pleine voie de jeter dans l'ombre cette structure colossale par le pont à deux baies de 1700 pieds chacune que l'on érige aujourd'hui sur le Firth en Ecosse, sous le tablier duquel à 150 pieds audessus de l'eau, vogueront sans désenparer, les voiliers, les vapeurs les plus grands du monde.

De même qu'on a pu faire un projectile capable de franchir d'un seul trait et dans quelques secondes une volée de 10 milles dans l'espace ; de même on a pu faire des engins locomoteurs assez lourds, assez forts, pour gravir sans glisser sur les rails, les plus fortes acclivités des chemins de fer de nos jours. Le nouvel engin de la compa-