

AU COLLÈGE

Il mourut en avril, à la fin du carême. C'était un grand garçon, un peu maigre et très-blême. Qui servait à la messe et chantait au salut. On en eût fait un prêtre un jour, c'était le but ; Du moins, on en parlait souvent au rectoïre. Il conservait le tiers de ses points en histoire. Et lisait couramment le grec et le latin. C'était lui qui sonnait le premier, le matin. La cloche du réveil en allant à l'église. Les trons de son habit laissaient voir sa chemise. Qu'il prenait soin toujours de cacher au dortoir. On ne le voyait pas, comme un autre, au parloir. Pas même le dimanche après le saint office. Ce garçon n'avait point pour deux sous de malice. Seulement, à l'étude, il dormait sur son banc. Le maître descendait le réveiller souvent. Et le poussait longtemps, ce qui nous faisait rire. Sa main tremblait toujours quand il voulait écrire. Le soir, il lui venait du rouge sur les yeux. Les malins le bernaient et s'en moquaient entre eux ; Alors, il préférait laisser dire et se taire. L'on n'aurait, j'en suis sûr, jamais su le mystère. Si son voisin de lit n'eût avoué, sans bruit. Qu'il toussait et crachait du sang toute la nuit.

EUDORE EVANTUREL.

Juillet, 1876.

HISTORIQUE DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL

IV

Les années s'écoulaient, et le projet de réunir les possessions britanniques par une voie ferrée semblait être tombé dans l'oubli, quand un événement des plus importants le fit remettre au jour et en fit comprendre la nécessité. En 1861, la guerre civile éclata aux Etats-Unis ; c'était, entre le Nord et le Sud, une lutte gigantesque que le premier soutenait pour maintenir l'union et la république, et l'autre pour la détruire. Dans une semblable occurrence, il était sage, de la part des Etats-Unis, de maintenir des relations amicales avec les autres nations ; il n'en fut pas ainsi cependant, et, par l'imprudence insolente du commodore Wilkes, qui s'empara, à bord du steamer anglais le Trent, en pleines mers, de Mason et Slidell, commissaires des Etats Confédérés, la bonne entente qui avait jusqu'alors existé entre l'Angleterre et les Etats-Unis menaça d'être rompue.

Cette action, contraire au droit des gens, faillit tourner en casus belli entre l'Angleterre et la république américaine. On sait que l'Angleterre ne badine pas quand il s'agit de la liberté de ses sujets ou de ceux qui sont sous la protection de son pavillon ; aussi, dans la prévision des événements, crut-elle devoir envoyer des troupes en Canada pour y renforcer les garnisons. Ces troupes arrivèrent à la fin de 1861 et au commencement de 1862 ; la navigation du fleuve Saint-Laurent étant fermée, elles débarquèrent à Saint-Jean du Nouveau-Brunswick, et il fallut les transporter par terre, en traîneaux, depuis cette place jusqu'à la Rivière-du-Loup ; on comprend les difficultés et les lenteurs d'un pareil trajet. Cette circonstance fit ouvrir les yeux au gouvernement impérial et à ceux des provinces, et, comme le Grand-Tronc allait jusqu'à la Rivière-du-Loup et qu'Halifax était en communication avec Truro, la question de l'intercolonial se trouvait de beaucoup simplifiée ; aussi le duc de Newcastle, principal secrétaire d'état pour les colonies, envoya, en date du 12 avril 1862, une dépêche au gouverneur-général du Canada et aux lieutenants-gouverneurs des provinces maritimes, dans laquelle il déclarait que le gouvernement de Sa Majesté était désireux de promouvoir autant qu'il lui serait possible le projet important d'une grande ligne de chemin de fer qui mettrait en communication ces trois provinces de l'Amérique britannique. Le gouvernement anglais offrait aux colonies sa garantie pour leur permettre d'emprunter avec plus d'avantage la somme nécessaire à la construction de cette grande voie ferrée. En conséquence de cette offre, il y eut à Québec, en septembre 1862, une assemblée des délégués des trois provinces ; la Nouvelle-Ecosse était représentée par MM. Joseph Howe, W. Hannand et J. McCully ; le Nouveau-Brunswick, par MM. S. L. Tilly, W. H. Steeves et Peter Mitchell ; et le Canada, par MM. J. S. Macdonald, L. V. Sicotte, J. Morris, W. P. Holland, W. McDougall, U. Tessier, T. D'Arcy McGee, F. Evanturel et Adam Wilson. Le 12 septembre, l'arrangement était conclu et signé par les délégués ; les trois provinces s'engageaient à construire l'intercolonial :

le Canada assumait les cinq-douzièmes du coût, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse les sept autres douzièmes également divisés entre eux. Par suite de cet arrangement, une délégalion, composée de MM. Joseph Howe, S. L. Tilly, W. P. Holland et L. V. Sicotte, se rendit à Londres pour s'entendre avec le gouvernement anglais, et le 13 décembre, les conditions suivantes furent agréées et signées :

1o. Des bills devaient être soumis immédiatement aux trois législatures provinciales pour autoriser leurs gouvernements respectifs à contracter, avec la garantie du gouvernement anglais, un emprunt de £3,000,000, dans les proportions que j'ai mentionnées plus haut ;

2o. L'argent devait être appliqué exclusivement à la construction du chemin entre Halifax et Québec, d'après un tracé qui serait approuvé par le gouvernement de Sa Majesté ;

3o. Le remboursement devait s'opérer comme suit :

Table with 4 columns: Amount (£), Years, Interest rate, and other details. Rows: £250,000 payable 10 ans après l'emprunt, £500,000 " 20 " " " £1,000,000 " 30 " " " £1,250,000 " 40 " " "

4o. La construction du chemin devait être sous la surintendance de cinq commissaires : deux pour le Canada, un pour le Nouveau-Brunswick, un pour la Nouvelle-Ecosse, et le cinquième nommé par les quatre premiers ;

5o. Les explorations préliminaires devaient être faites aux dépens des colonies par trois ingénieurs nommés par les commissaires et un par le gouvernement anglais.

En 1863, les législatures du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse adoptèrent des bills ratifiant les clauses de cet arrangement conclu par leurs délégués ; mais le gouvernement Macdonald-Sicotte manqua de parole aux provinces maritimes et ne fit rien à ce sujet. La retraite de M. Sicotte et l'entrée au gouvernement de M. Dorion ne changea rien à la politique du gouvernement canadien ; il en fut de même sous les gouvernements qui se succédèrent en Canada jusqu'à l'année 1866.

En 1866, des délégués du Canada et des provinces maritimes s'assemblèrent à Londres pour s'entendre avec le gouvernement anglais sur les bases d'une confédération de ces trois provinces ; l'Angleterre était toujours disposée à aider à la construction du chemin de fer intercolonial, en donnant sa garantie pour l'emprunt de trois millions de louis. L'acte de l'Amérique Britannique du Nord, par lequel le Canada, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse se trouvaient réunis en un seul Etat, sous le nom de Puissance du Canada, fut passé par le parlement anglais et reçut la sanction royale le 29 mars 1867, en même temps que l'acte de l'emprunt de chemin de fer du Canada (Canada Railway Loan Act), par lequel le gouvernement impérial était autorisé à donner sa garantie à l'emprunt de trois millions de louis que le Canada devait contracter à cette fin ; la 145ème clause de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord pose la condition formelle de la construction de ce chemin. A la première session de la législature du Canada, qui eut lieu la même année, on passa un acte concernant la construction du chemin de fer intercolonial, conformément à l'obligation imposée par la constitution fédérale.

Les commissaires nommés en vertu de cet acte furent MM. Aquila Walsh, C. J. Brydges, A. W. McLellan et E. B. Chandler ; ils nommèrent M. Fleming premier ingénieur.

Dès que la construction de l'intercolonial fût considérée comme certaine, la bataille commença au sujet de la ligne à suivre ; trois s'offraient à la discussion : la route de la Baie-des-Chaleurs ou tracé du major Robinson, la route centrale passant par la vallée de la rivière Saint-Jean, et la route adjoignant à la frontière ; les journaux furent inondés d'écrits faisant valoir les raisons qui devaient déterminer le gouvernement à choisir chacune de ces routes, suivant les intérêts ostensibles ou cachés des écrivains ou de ceux qu'ils représen-

taient ; les intérêts en jeu étaient si puissants (1) que ceux qui y avaient pris part crurent devoir faire valoir leurs prétentions sous une forme moins éphémère que celle d'un journal ; en conséquence, il y eut une pluie de brochures à ce sujet.

Le gouvernement canadien mit fin à la discussion en adoptant le tracé du major Robinson. Le gouvernement aurait, paraît-il, reçu de l'Angleterre des instructions secrètes dans lesquelles il était dit qu'elle n'approuverait que le tracé le plus éloigné de la frontière américaine.

Je n'entre point dans les détails de la construction de l'intercolonial ; qu'il me suffise de dire qu'il est à jauge étroite, que les terrassements ne laissent rien à désirer, que les ponts sont d'une solidité à toute épreuve, que les lisses sont en acier ; enfin, que ce chemin est une voie ferrée de première classe.

Au 31 janvier 1875, la construction de l'intercolonial, y compris les dépenses incidentelles, telles que les explorations, l'acquisition de parties de lignes déjà en opération dans les provinces maritimes, les frais d'équipement, avait coûté à la Puissance la somme de \$20,593,914.96 ; si on y ajoute celle d'à peu près \$400,000 qui a été dépensée depuis, pour le mettre en état d'opération, on aura en chiffres ronds la somme de 21 millions que ce chemin aura coûté, c'est-à-dire à peu près \$38,000 par mille. Comme on le voit, c'est quatre millions de piastres de moins que les calculs faits en premier lieu par le comte Grey.

La longueur du chemin de la Rivière-du-Loup à Halifax est de 563 milles ; le tableau suivant donne les distances entre les principales villes de la Puissance à Halifax :

Table with 2 columns: City and Miles. Rows: Toronto to Miramichi (930), Saint-Jean (1094), Pictou (1183), Halifax (1192), Montréal to Miramichi (597), Saint-Jean (761), Pictou (850), Halifax (859), Québec to Miramichi (425), Saint-Jean (589), Pictou (678), Halifax (687).

J'ai donné à l'historique du chemin de fer intercolonial une étendue considérable parce que, depuis trente-huit ans que l'idée en a été émise pour la première fois par lord Durham, sa construction a passé par des vicissitudes sans nombre ; parce que, depuis de longues années, il a été lié à la politique impériale et coloniale, et qu'il a été l'objet de l'attention et de l'étude des hommes remarquables qui ont présidé au bureau des colonies ; parce que l'Angleterre y a porté un intérêt qu'elle n'a jamais accordé à aucune autre entreprise des provinces anglaises de l'Amérique septentrionale ; parce que, pendant de longues années aussi, il a fortement agité les esprits tant dans les provinces maritimes que dans celle du Canada ; parce qu'il a été adopté et abandonné, puis repris et abandonné une seconde fois, et enfin, mis à exécution après être tombé dans l'oubli pendant plusieurs années.

D'un autre côté, on ne saurait nier son importance et sa nécessité, qui sont de beaucoup supérieures à celles du Pacifique canadien. En effet, ce chemin devra augmenter le commerce intérieur des provinces les plus riches et les plus peuplées de la confédération, et développer leurs richesses incalculables, si complaisamment énumérées par le haut commissaire de Sa Majesté, lord Durham ; de plus, il les affranchit de la tutelle des Etats-Unis pour leurs relations avec l'Europe pendant la longue saison d'hiver. Enfin, c'est une sauvegarde pour la protection et la défense du pays dans un cas d'hostilité ; sous ce dernier rapport, nous avons une preuve frappante de sa nécessité par l'affaire du Trent et de ses conséquences. Nul doute aussi

(1) Ce serait un travail curieux à faire et surtout à lire que celui de l'exposé de tous les intérêts et de toutes les influences qui furent mises en jeu pour engager le gouvernement canadien à choisir telle ou telle ligne, et j'ai vu franchement que j'ai été tenté de l'insérer ici ; mais L'Opinion Publique est une feuille sage, et son rédacteur-en-chef plus sage encore ; il ne permettrait pas (et il aurait raison) la publication d'un écrit contenant des accusations graves contre des personnes dont plusieurs sont encore sur la scène politique.

qu'il arrivera à l'intercolonial ce qui est arrivé aux autres chemins de fer, et que l'on verra dans quelques années, sur son parcours, le commerce et l'industrie se développer dans de grandes proportions, et les forêts du domaine public tomber sous la hache de hardis et courageux colons.

Et, pour terminer par des considérations moins pratiques, mais plus agréables, disons que depuis le 4 juillet courant, le chemin de fer intercolonial est en opération régulière, et qu'il invite le citadin fatigué des affaires, et les touristes qui veulent fuir les chaleurs tropicales comme, par exemple, celles qui nous ont accablés il y a quelques jours, à donner un autre but à leurs voyages des années précédentes, à visiter des places nouvelles, à jouir de la vue de paysages d'une beauté et d'une grandeur incomparables, et à aller respirer les acres et fortifiantes senteurs de la mer sur les bords de l'océan Atlantique.

Québec, 1876.

(FIN.)

EXPOSITION PROVINCIALE

L'ouverture de l'Exposition provinciale agricole a eu lieu mardi, le 12 septembre : midi, sur les terrains acquis pour cette fin, au Mile-End. Les nombreux spectateurs qui s'y pressaient ont admiré tout d'abord le bon goût des diverses bâtisses que le Conseil d'Agriculture a fait construire cette année. A l'entrée du vaste enclos s'élève un kiosque ou balcon à deux étages dont l'aspect est des plus charmants.

C'est là que se trouvait le corps de musique qui a donné le signal de l'ouverture de l'exhibition. Au premier étage, on voyait les membres du Conseil d'Agriculture et les juges avec leurs insignes.

Un peu plus loin, on apercevait une élégante construction où se trouvent logées les diverses familles d'oiseaux domestiques, qui nous ont paru de dignes hôtes de leur joli palais.

Toutes les bâtisses étaient brillamment pavoisées et cette profusion des drapeaux donnait une vue d'ensemble des plus pittoresques et des plus agréables.

En faisant la visite des divers départements, nous avons pu constater que l'exposition de cette année n'était en rien inférieure à celle de 1873, pour le nombre et la qualité des animaux et des objets exposés. Dans la plupart des classes, le chiffre des entrées était plus considérable.

L'exposition des chevaux est magnifique, les diverses races sont on ne peut mieux représentées. On peut en dire autant de l'espèce bovine. On remarquait surtout de superbes reproducteurs "galloway" que nous ne nous rappelons pas avoir vus en aucune exposition précédente. La race porcine présentait des beaux échantillons de "Berkshires," de "Yorkshires" et de "Suffolks." La race ovine n'est peut-être pas aussi bien représentée, cependant de superbes "Leicesters," "Cotswolds" et "South Downs" sont dignes de remarque.

Le département des oiseaux domestiques est très-complet, et aussi avons-nous vu la foule s'y presser, pour admirer les plus belles espèces de gallinacées qu'il soit possible de voir. Tous les compartiments étaient complètement remplis. "Brahma," les poules de Guinée, les dindes blanches et brunes, les oies de Chine, les paons, les canards de Pékin, les outardes, étaient l'objet des remarques les plus flatteuses de la part des visiteurs.

Le département des objets manufacturés sans être très-étendu est digne d'être noté. Nous y avons remarqué de beaux échantillons d'étoffes, de flanelles et de toiles du pays qui font honneur à nos fermières canadiennes. On y voit des couvertes de laine qui peuvent rivaliser avantageusement avec les mêmes objets de fabrication anglaise ou américaine. Les instruments aratoires exhibés nous offrent toutes les améliorations les plus modernes, et nous avons pu constater que l'on avait fait des progrès prodigieux dans cette branche d'industrie, depuis la dernière exposition. Les diverses machines sont superbes à voir.

Les grains, le tabac et les légumes sont de belle qualité.

Pour résumer, l'exposition de cette année est certainement supérieure, dans l'ensemble, à celle de 1873, et nous n'avons qu'à féliciter les membres du Bureau d'Agriculture et son habile secrétaire d'avoir si bien organisé les divers départements. Dès hier matin, tout était parfaitement en ordre, et lorsque l'on considère qu'il y avait 2,885 entrées, on peut se faire une idée de la besogne qu'il a fallu expédier pour en arriver à un résultat aussi satisfaisant.

Nos cultivateurs s'empressent de venir assister à ces joutes pacifiques où se jugent les divers produits de l'industrie agricole, nous espérons que tous en rapporteront le désir et la résolution d'obtenir, sur leurs propres fermes, ce qu'ils ont vu à l'exposition. Car il faut l'avouer, en dépit de tous les efforts, la culture améliorée, comme l'élevage d'animaux de race, est loin d'être générale.—Nouvelles-Blonde.