

ni la logique ni l'éloquence ne leur manqueraient. Mais que pouvaient l'intégrité d'un Malherbes et la puissance oratoire d'un Desèze contre ces bêtes hideuses qui avaient nom Marat, Danton, Robespierre ?

— Entendez, s'écriait Desèze, entendez d'avance l'histoire, qui dira à la Renommée :

« Louis était monté sur le trône à vingt ans, et à vingt ans, il donna sur le trône l'exemple des mœurs ; il n'y porta aucune faiblesse coupable, ni aucune passion corruptrice ; il y fut économe, juste, sévère ; il s'y montra toujours l'ami constant du peuple. Le peuple désirait la destruction d'un impôt désastreux qui pesait sur lui : il le détruisait ; le peuple demandait l'abolition de la servitude : il commença par l'abolir lui-même dans ses domaines ; le peuple sollicitait des réformes dans la législation criminelle pour l'adoucissement du sort des accusés : il fit ces réformes ; le peuple voulait la liberté : il la lui donna ; il vint même au-devant de lui par ses sacrifices, et cependant c'est au nom de ce même peuple qu'on demande aujourd'hui... Citoyens, je n'achève pas... Je m'arrête devant l'histoire : songez qu'elle jugera votre jugement, et que le sien sera celui des siècles ! »

La Convention condamna Louis XVI à la mort ; mais l'histoire a condamné ses juges à l'infamie.

Ce fut le 17 janvier, au soir, que la cynique sentence fut prononcée. Elle ne surprit pas le roi de France ; il l'attendait, il était prêt. Le 20 janvier, on lui permit de voir sa famille pour la dernière fois. Décrire dignement ses adieux, c'est impossible. Rien ne peut être raconté de plus douloureux et en même temps de plus noble, de plus majestueux et de plus royal.

Le 21 janvier, le forfait fut accompli. Le *Moniteur universel* du 23 janvier en rendit compte avec le dur langage de l'époque :

« ... Louis a traversé à pied la première cour ; dans la seconde il est monté dans une voiture où étaient son confesseur et deux officiers de gendarmerie. (L'exécuteur l'attendait à la place de la Révolution.) Le cortège a suivi les boulevards jusqu'au lieu du supplice ; le plus grand silence régnait tout le long du chemin. Louis lisait les prières des agonisants ; il est arrivé à dix heures dix minutes à la place de la Révolution. Il s'est déshabillé, est monté d'un pas assuré, et, se portant vers l'extrémité gauche de l'échafaud, il a dit d'une voix assez ferme : Français, je meurs innocent. Je pardonne à tous mes ennemis et je souhaite que ma mort soit utile au peuple... »

« La tête de Louis est tombée à dix heures vingt minutes du matin... »

— Fils de saint Louis, montez au ciel, lui avait dit son confesseur, le vénérable abbé de Firmont.

Ce fut alors le règne de la Terreur. Le gouvernement de la France traîna la nation de crime en crime et de honte en honte. Marie-Antoinette monta sur l'échafaud. Louis XVII, abominablement martyrisé par un vil et brutal savetier, mourut de misère et de chagrin.

Mais l'heure de la réparation devait venir. Quand Louis XVIII eut recouvré son royaume, il fit élever une chapelle expiatoire à l'endroit même où son frère Louis XVI et Marie-Antoinette avaient été ensevelis. Là, chaque année, à différents anniversaires, et surtout le 21 janvier, se presse une foule émue et sympathique. A côté des fervents amis de la royauté, on y rencontre des hommes de tous les partis ; ils veulent, par leur présence, protester de l'horreur que le crime de la Convention inspire à leurs âmes loyales. Dimanche dernier, ce spectacle nous a encore été donné. Il console, il fait du bien : que de noblesse, que de générosité dans notre France !

Pourtant une chose manquait à la réparation. L'Angleterre a voulu mettre sur un piédestal d'honneur, dans une place publique de sa capitale, la statue du roi qu'elle avait tué. La France ne l'a point fait encore. Mais elle le fera, elle le fait déjà ; une souscription s'est organisée, des

listes ont été publiées, et tout fait espérer que bientôt la France aura sa statue de Louis XVI.

NOS GRAVURES

Une course de chevaux de race, sur les frontières de l'Autriche et de l'Herzégovine.

L'attention de l'Europe et du monde entier se concentre de nouveau sur les populations slaves. On fait la peinture de leurs mœurs, on étudie leurs coutumes. Le tableau que nous reproduisons aujourd'hui n'est donc pas seulement une œuvre d'art, il a encore le mérite de l'actualité.

Les chevaux de la Bosnie sont renommés. Ils joignent à la beauté des formes une vitesse rare et une ardeur infatigable. Les habitants, surtout ceux des frontières, excellent dans l'art difficile de l'équitation. Ils organisent parfois des courses où peut briller toute leur adresse. Ce ne sont plus, comme chez nous, des courses paisibles, sans péripéties, sans dangers. Là-bas, pas de pistes tracées, pas de sol nivelé ; presque à chaque pas des obstacles. Aussi ce sont de vraies luttes, où se déploient en pleine liberté et la rapidité du cheval et l'habileté du cavalier.

Ces spectacles intéressent toujours au plus haut degré les habitants. Ils y assistent en grand nombre. S'ils ne font pas, comme nos *sportsmen*, assaut de paris, cependant, ils n'épargnent ni les cris ni les gestes pour encourager le cheval ou le cavalier favori. Il faut voir comme le vainqueur est fêté à l'arrivée, et avec quel enthousiasme on l'accueille !

Le canal Lachine

On a beaucoup entendu parler des travaux d'élargissement du canal Lachine. Notre gravure représente les sections 1ère et 2ème de ce canal, à Montréal, telles qu'elles doivent être disposées d'après le plan du gouvernement fédéral. Ces deux sections comprennent l'embouchure du canal, jusqu'au pont Wellington.

La longueur du canal Lachine, un des principaux canaux du Saint-Laurent, est de huit milles et demi. Il relie Montréal à Lachine, et fait éviter ainsi les rapides du saut Saint-Louis. Ces rapides sont les premiers obstacles que présente le Saint-Laurent depuis son embouchure, à une distance de plus de trois cents lieues du détroit de Belle-Isle. C'est aussi le terminus de la navigation océanique.

Les travaux actuels comprennent l'élargissement du canal sur tout son parcours, outre la construction de cinq écluses nouvelles et de sept ponts. Du pont Wellington à la Côte Saint-Paul, la largeur du canal devra être portée à 200 pieds, et de là à l'embouchure, c'est-à-dire à l'entrée même du canal, à 150 pieds. La largeur moyenne aujourd'hui n'est que de 120 pieds. La profondeur devra être de 13 pieds.

Les nouveaux locks seront construits à côté des anciens ; ils auront 270 pieds de long sur 45 de large.

Le bassin Wellington, que représente notre gravure, mesure 1,250 pieds de long sur 225 de largeur et 19 de profondeur. Les travaux de cette section sont presque terminés. Il reste à élargir l'entrée, ou plutôt la sortie, du canal, en construisant un nouveau bassin de 500 pieds sur 300, au sud du bassin actuel. On peut se faire une idée exacte de ce projet par le tableau que nous en donnons. Le canal aura ainsi deux embouchures au lieu d'une.

La navigation d'hiver aux Etats-Unis

Nous sommes habitués depuis quelques années à entendre parler, dans ce pays, de la navigation d'hiver. Tout le monde connaît les tentatives faites dans le golfe Saint-Laurent par les inventeurs de cette idée, pendant le cours des derniers hivers. L'accident arrivé tout récemment au *Northern Light*, le vapeur d'hiver du détroit de Northumberland, a de nouveau ramené l'attention publique sur ce sujet. Ce n'est pas seulement en Canada qu'on s'occupe de cette question. Dans les pays

plus chauds, comme les Etats du Sud et du Centre, où la congélation des rivières a lieu rarement, on trouve le moyen de briser la glace immédiatement lorsqu'elle prend, et de rouvrir tout de suite la navigation. Notre gravure représente un bateau d'hiver (*ice boat*) en train de rompre le pont de glace à l'embouchure du Delaware, près de Washington, afin de livrer passage à un vapeur océanique, qui s'est laissé prendre à l'intérieur du fleuve et qui retourne à l'Océan.

Le poste de Dufferin, à Manitoba

Cette gravure représente les bâtiments des immigrants à Dufferin, Manitoba. Cette place est toute récente. Les bâtisses ont été érigées en 1872, par les deux gouvernements impérial et fédéral conjointement, et elles étaient destinées à servir de quartier-général à la commission nommée pour fixer les frontières du Canada et des Etats-Unis de ce côté. En 1874, on les assigna comme quartiers d'hiver à la police montée du Nord-Ouest, et le gouvernement canadien en obtint la propriété entière, en achetant la part du gouvernement impérial. Elles sont occupées maintenant par l'agence d'immigration. Cette agence est placée sous la direction de M. J. E. Tétu, à qui nous sommes redevables des photographies qui ont servi à faire ce dessin, ainsi que celui du village d'Emmerson.

Le village d'Emmerson, Manitoba

Ce village ne date que de 1874. Il n'a pas encore trois années d'existence, mais il prospère rapidement et promet de devenir bientôt, par son commerce et son industrie, un des postes les plus importants du Nord-Ouest. Emmerson est situé sur la côte Est de la rivière Rouge, à un demi-mille seulement de la frontière américaine. Un embranchement du chemin du Pacifique américain relie Emmerson à cette ligne, et le met ainsi en communication constante avec les grands centres des Etats-Unis. La quantité de bois de construction vendu à Emmerson, dans le cours de l'année dernière, dépasse trois millions et demi de pieds. Ce village sert de marché et de débouché à la colonie mennonite de Manitoba, et tout porte à croire qu'il deviendra le centre le plus important du sud de Manitoba.

L'enneigement du chemin de fer de Long Island

La tempête de neige du commencement de janvier, qui a ravagé toute la Nouvelle-Angleterre, est une des plus fortes qu'on eût jamais vues aux Etats-Unis. Dans *Long Island*, la voie, sur le chemin de fer de River Lead, est restée bloquée pendant près d'une semaine. Durant tout ce temps, il y eut constamment à l'œuvre dix engins et cent hommes occupés à débayer le terrain. La circulation ne fut rétablie qu'au bout de six jours. Le travail de déblaiement était entravé par la *poudrière*, qui ramenait la neige sur la voie à mesure que l'opération avançait ; de sorte que les engins et le corps d'expédition se trouvèrent pris pendant quelques jours entre deux blocs de neige. On était obligé, pour alimenter les machines, d'aller chercher l'eau dans des seaux aux maisons les plus voisines. On voit que les enneigements ne sont pas particuliers aux seuls chemins du Canada. Ils sont assez rares cependant aux Etats-Unis, si ce n'est dans la région de l'Ouest, sur le chemin du Pacifique. Les habitants du *Long Island* garderont longtemps le souvenir de cette tempête du 1er janvier 1877, et qui a sévi jusqu'à Washington et plus au sud même.

Promenades en "steigh" de Brooklyn à la mer

La promenade d'*Ocean Parkway* est en ce moment la plus belle et la plus à la mode de Brooklyn. C'est le *boulevard* de l'endroit. Elle a été inaugurée au commencement de l'hiver. Cette voie magnifique mesure six milles de longueur, et s'étend depuis *Prospect Park* jusqu'à Coney Island. Elle mesure plus de 200 pieds de

largeur, se divisant comme suit : une voie centrale de 70 pieds, et deux de 25 pieds séparées de la première par deux chemins de piétons de 25 ; et enfin deux trottoirs de 15 pieds. Ces trottoirs sont bordés de chaque côté par une rangée de six arbres. Cette voie est actuellement le lieu de rendez-vous du beau monde de Brooklyn. En été elle sera aussi la promenade favorite. On se propose d'y construire, dès le printemps, deux grands hôtels pour les voyageurs et visiteurs. Cet endroit deviendra ainsi, promptement, une des places d'eaux les plus *fashionables* des Etats-Unis.

ECHOS PARLEMENTAIRES

La première semaine de la session a été assez calme à Ottawa. L'adresse en réponse au discours du trône a été votée sans discussion à la Chambre des Communes. Au Sénat, il y a eu quelque trouble, et on a craint sérieusement, pendant quelque temps, que le vote ne fût refusé. La majorité de la Chambre Haute est conservatrice, et par conséquent hostile à l'administration actuelle. Aux sessions précédentes cette majorité n'avait fait aucune difficulté de laisser passer l'adresse sans discussion, suivant l'usage qui a prévalu depuis quelques années. Cette fois, il y a eu un débat animé. Les membres conservateurs de la Chambre Haute ont reproché fortement au gouvernement de ne pas remplir ses engagements et de ne rien faire pour améliorer la condition financière du pays. L'adresse est, en conséquence, restée en suspens jusqu'à jeudi, 15 courant, où le Sénat s'est enfin décidé à ne pas la repousser. On a ainsi échappé à un *imbroglio* qui aurait pu avoir des conséquences graves. Il est bien vrai que le ministère n'a pas besoin d'avoir la majorité dans la Chambre Haute ; mais il est également vrai qu'il ne peut faire passer aucune mesure sans l'approbation de cette majorité. Le Sénat a un droit de *вето* absolu sur les votes de la Chambre. Dans le cas d'un conflit entre les deux Chambres, il n'y a pas de législation possible. Si le Sénat eût voulu sérieusement rejeter l'adresse, les travaux de la session se seraient trouvés suspendus.

Les députés de la Colombie ont pris une attitude hostile vis-à-vis du gouvernement, à propos du chemin de fer du Pacifique. Ils ont même menacé la Chambre d'une scission entre leur province et le Canada. Ce ne serait pas pour s'annexer aux Etats-Unis, mais pour reconstituer la Colombie britannique en colonie séparée, comme avant 1872. Ces menaces ne tirent pas à conséquence, néanmoins, attendu que la Colombie a plus d'intérêt à rester unie au Canada qu'à s'en séparer.

Le parlement devra s'occuper, pendant cette session, d'une demande de renouvellement de *better terms* en faveur des provinces du Golfe. La première période des *better terms* expirera prochainement. Elle a duré dix ans. A la faveur de ce régime, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick ont reçu chaque année, du trésor fédéral, un subside double de celui qui est déterminé par l'acte fédéral, et qui a été fixé à 80 centins par tête pour chaque province, suivant le chiffre de la population. Il n'y a aucune raison pour prolonger cette faveur à l'avenir. Le gouvernement fédéral a déjà fait connaître nettement sa détermination à cet égard aux députés envoyés à Ottawa pour cet objet par les gouvernements des provinces maritimes. Le discours du trône ne fait aucune mention de cette affaire. Il est probable, cependant, qu'elle sera mise sur le tapis par les députés du Golfe eux-mêmes. Il est très-probable aussi que la majorité de la Chambre se prononcera contre. Il pourrait se faire également que cette discussion amène une crise ministérielle, vu que la députation des provinces du Golfe se séparera du ministère sur cette question. Ce mouvement pourrait modifier considérablement la position des deux partis dans la Chambre des Communes.

La législature du Nouveau-Brunswick est en session depuis le 8 février.

On a remarqué la coïncidence de l'ouverture du parlement fédéral et du parlement impérial le même jour, le 8 février. C'est un fait qui n'était pas arrivé depuis longtemps.

La Chambre des Communes, dont le gouvernement attendait l'initiative, a voté pour la continuation de la publication du *Hansard*. On écrit d'Ottawa que le bureau des traducteurs de la Chambre est accablé d'ouvrage en ce moment, et qu'il va falloir augmenter peut-être le nombre des employés, qui sont surchargés par le travail qu'ils ont à faire.

On croit qu'il y a un déficit de \$3,000,000 dans les finances de la Confédération, pour l'année dernière. Cette diminution, causée en grande partie par la diminution des importations, place le gouvernement dans une position difficile. On ignore encore quelles mesures seront proposées pour remédier à ce déficit.

Les Chambres fédérales n'ont pas siégé le 14 courant, mercredi des Cendres, ce jour étant une fête légale pour le Bas-Canada.