

Province de Québec les pittoresques environs de notre capitale, après avoir passé quelque temps à St. Joachim, au Château-Richer en compagnie des savants abbés Brunet et Laverdière, entrant de temps à autre chez quelques-uns de nos cultivateurs et causant avec eux, il s'est enfoncé avec M. Sandfield McDonald et les autres ministres d'Ontario dans le nouveau territoire de Muskoka que ceux-ci allaient ouvrir à la colonisation; puis enfin, il a visité le fort Garry, cause avec Mgr. Taché, parcouru les prairies avec les métis et les explorateurs canadiens. Un homme qui s'est donné tant de peine ne doit pas écrire superficiellement comme la moyenne des touristes français ou Yankees; aussi son livre est-il un recueil de faits et une savante dissertation sur l'avenir des colonies et de l'Empire Britannique. C'est un plaidoyer habile en faveur de la protection qui nous est due et de l'intégrité de l'Empire. En général, M. Marshall tout en étant très anglais se montre sympathique à nos populations françaises. Nous avons cependant à lui reprocher un petit trait de satire au sujet de sa visite à la célèbre église de Ste. Anne, satire dont le simple bon sens dont il est loin d'être dépourvu, aurait dû lui faire faire le sacrifice. On a tant d'autres occasions d'être spirituel *lorsqu'on vient de loin* que l'on pourrait bien se dispenser de l'être, comme cela, au hasard, et aux dépens de la justice. M. Marshall accuse aussi assez injustement le clergé du nord-ouest d'avoir provoqué la rébellion et d'avoir été prêt à un moment donné à consentir à l'annexion, tout en admettant que c'est surtout à Mgr. Taché qu'est dû le succès final du gouvernement, dans cette difficile affaire.

Les données et les vues de M. Marshall au sujet du chemin de fer de la Colombie et de l'avenir de cette nouvelle province de la confédération méritent d'être reproduites.

"L'établissement d'un chemin de fer, d'un océan à l'autre, à travers l'Amérique Anglaise est peut-être l'entreprise la plus importante que l'on puisse imaginer, pour le développement et l'affermissement de l'Empire.

Elle est indispensable, si l'on veut que la confédération des Provinces de l'Amérique Britannique du Nord soit un fait et non pas un vain mot. Elle est essentielle à la colonisation des riches contrées du Nord-Ouest et à leur exploitation par le commerce et l'industrie de l'Angleterre et du Canada. Elle est enfin nécessaire pour avoir une communication directe avec l'Asie et l'Europe.

Ce chemin de fer et le courant d'émigration qu'il attirera et qui inondera tout le nord du continent feront que la Confédération grandira rapidement en puissance et en influence, et prendra sa place parmi les nations.

Comme il est sûr que l'émigration proviendrait principalement de l'Angleterre et des colonies anglaises de l'Amérique, il se développerait ici une puissance qui serait une autre Angleterre, plus vaste que l'Angleterre actuelle à qui l'union avec la mère-patrie serait sacrée et qui nous resterait attachée par les liens les plus étroits de sympathie, d'alliance et de bonne volonté. En vue d'un avenir imminent où nos alliés d'Europe vont probablement nous manquer, il serait d'une sage politique de renforcer ces alliés naturels formés de notre chair et de notre sang. Les moyens que l'on adoptera pour mener cette entreprise à bonne fin sont d'une importance vitale pour l'Empire.

La nature elle-même semble avoir suspendu ses lois ordinaires afin de faciliter l'exécution de ce vaste projet. A l'endroit où le chemin aboutira à l'Atlantique, sur le rivage même s'étendent de vastes lits de charbon, où les vaisseaux faisant le trajet entre Halifax et Liverpool pourront s'approvisionner de la manière la plus facile; et il est à remarquer que sur toute la côte de l'Atlantique c'est le seul endroit où se rencontre le précieux combustible. Le même fait se reproduit au terminus du Pacifique où de vastes dépôts de houille attendent leur transport à la Chine et au Japon. Ce n'est pas tout encore: Sur le parcours même du chemin, le long de la Saskatchewan, on a découvert des terrains carbonifères d'une grande étendue et dont les couches supérieures, à fleur de terre, rendent les frais d'extraction à peu près nuls.

La nature se montre encore plus favorable à ce projet. Par une heureuse excentricité de la structure des Montagnes-Rocheuses, une passe large et facile et remarquablement basse s'ouvre dans la direction de la ligne droite vers la Chine. La plus grande élévation, 3,760 pieds au-dessus de la mer est moins de la moitié de la hauteur des passes que la ligne du Pacifique Américain a eu à traverser. (1) L'ascension de cette passe, la passe de la Tête Noire ou de la Tête de Cuir, n'est du côté de l'Est qu'un simple talus des vastes plaines de la prairie. La descente vers la Colombie Britannique est parfaitement praticable aux chemins de fer.

Toute la région traversée par cette ligne se compose de bons et valables terrains. Il ne s'y rencontre aucune de ces portions de terre de la nature des plaines arides et salines dont quelques-unes ont une étendue de 500 milles, que l'entreprise américaine a cependant traversées avec succès. De Halifax à Ottawa, la ligne existant déjà

en partie, sera complétée bientôt; elle traverse une région fertile et considérablement établie. Au nord du lac Supérieur et au sud du lac Seul, le chemin aidera puissamment au développement d'une région dont les richesses minérales sont inépuisables. Vers l'ouest, il traversera une région magnifiquement boisée, puis se dirigera à travers le futur grenier de la Puissance, et les vastes pâturages de la Saskatchewan. De là, pénétrant dans la passe de la Tête Jaune, la ligne passera de nouveau sur un sol riche en minéral, riche surtout par les mines d'or de la rivière Fraser et du Caribou. Ne fût-ce que comme moyen de communication entre les différentes portions du Continent, la construction de cette ligne deviendrait bientôt une nécessité commerciale.

Mais si les Parlements et les Assemblées Provinciales sont trop occupés pour donner une minute d'attention aux demandes en faveur de ce chemin de fer, que l'on permette à une douzaine de commerçants de Londres, de Liverpool d'en entreprendre la construction avec le seul avantage d'un octroi de lots de terre alternatifs, comme on a fait pour la ligne du Pacifique américaine et le chemin sera construit et mené à bonne fin dans l'espace de quelques années.

Nous n'avons pas encore indiqué toutes les raisons qui viennent à l'appui de cette entreprise et en assurent le succès. Le chemin de fer du Pacifique de la Puissance tel que projeté se trouve sur la ligne la plus droite vers la Chine. Ce n'est pas d'après une carte géographique que l'on peut se faire une idée exacte des distances en droite ligne, d'un lieu à un autre. Il est impossible de montrer la convexité de la terre sur la surface plane de ces cartes. Mais prenez une sphère; placez le bout d'une corde sur Canton; amenez-la par une ligne aérienne droit sur Liverpool, avec la seule déclinaison que la configuration du continent rend nécessaire. La corde passera uniquement sur le territoire Britannique. Traversant le Pacifique, la ligne pénétrera dans l'île de Vancouver, suivra la Saskatchewan, traversera le territoire de la Rivière Rouge, touchant au fort Garry, passera au nord du lac Supérieur, coupera le St. Laurent et atteindra l'Atlantique au Cap Breton. En présence d'une sphère, on comprendra de suite que la ligne projetée de la Puissance sera de douze cents milles plus courte que celle des Etats-Unis reliant San-Francisco à New-York.

Le commerce cherche les voies les plus courtes et les plus promptes, de la même manière que l'eau cherche les plus bas niveaux.

Le vrai passage du Nord-Ouest est trouvé. Le commerce de l'Asie, dans l'ancien-Monde avait élevé suite de villes dont la renommée a survécu à leur ruine. Ninive, Babylone, Palmyre, Bagdad, Alexandrie. Ce grand commerce, qui commence à se diriger vers l'Est pour fuir le tour du monde, aidera puissamment à la construction d'une nouvelle chaîne de villes, animées par une civilisation plus jeune et plus pure, s'élevant depuis Victoria jusqu'à St. Jean, dignes rivales des glorieuses cités des temps anciens."

CANADA.

MY FIRST YEAR IN CANADA. By the Right Rev. Ashton Oxenden, D. D. Bishop of Montreal and Metropolitan of Canada.

C'est un joli petit volume, imprimé à Londres, décrivant d'une manière naïve et pittoresque les impressions et les observations de l'Evêque durant sa première année de séjour en Canada. L'ouvrage commence par la narration des circonstances de sa nomination au siège de Montréal suivi d'un récit de son voyage au Canada. Le prélat ne paraît pas admirer notre manière de voyager en chemin de fer. Dans un des chapitres, intitulé "un hiver à Montréal," nous trouvons ce qui suit.

"Je ne connais aucun lieu plus agréable que Montréal pour y passer les nuits d'hiver. Sa gaieté, et en même temps sa tranquillité, due sans doute à ce que les traîneaux glissent sans bruit sur la neige remplissant le roulement des voitures à roues dans les rues, ses différents expédients pour éloigner le froid, l'urbanité de ses habitants, les moyens faciles de transport, tout s'accorde à en faire une résidence délectable pour l'hiver.

Les extraits qui suivent ne peuvent manquer d'exciter l'intérêt. On désigne sous le nom de Cantons de l'Est une grande étendue de terres situées au sud du St. Laurent. Le gouvernement, sous le règne de George III divisa cette partie du pays en terrains de dix ou douze milles carrés, appelés Townships (ou cantons) et ayant chacun une municipalité séparée. Les cantons s'étendent depuis Bedford et Stanbridge à l'Ouest jusqu'à quelque distance au delà de Richmond à l'Est; et au Sud ils avoisinent la ligne frontière des Etats-Unis. La plus grande partie de cette étendue de terre est située dans le diocèse de Montréal, l'autre partie se trouve dans celui de Québec. Le pays a une apparence plus vivante et plus florissante que toute autre partie du Bas-Canada. N'est pasablement défriché et paraît être assez bien cultivé, et si ce n'était les longs et durs hivers, l'on dirait qu'il n'est pas dans le monde pour des entreprises agricoles, d'endroit plus avantageux que le Canada. Toute la campagne, depuis Phillipsbourg sur la baie de Mississipi en gagnant à l'Est, jusqu'à Mamphrémmagog et de là au lac Brôme, en traversant Waterloo, Sheffield, Iron Mill et Sweetshurg est très pittoresque.

Elle nous rappelait sous plus d'un rapport quelques parties de la

(1) La passe d'Evans (E.-U.) est de 8,442 pds.: celle du Serpent-à-Sonnette, de 5,600 et celle de Bridger, de 7,534.