

trouver un moyen pour l'éviter tout à fait.... Lorsque les canaux canadiens seront complets, la concurrence est certaine. Le Canada et l'Angleterre vont tout faire pour avoir le commerce de l'Ouest, et la persistance, l'énergie et l'habileté financière de l'Angleterre sont trop bien connues pour douter le moins du succès final, dans son sens, à moins que nous ne fassions des efforts correspondants pour y tenir tête."

Voilà pourquoi la législature de New-York est tellement agitée durant la présente session. Deux mesures distinctes y ont été mises à l'étude :

1° L'une pour abolir les péages sur le fret et les navires allant à l'Ouest ;

2° L'autre pour abolir tout à fait ces péages sur tout fret et tout navire allant ou venant.

La première proposition a été adoptée par les deux Chambres à une grande majorité : elle est maintenant un fait accompli.

La seconde a rencontré plus d'obstacles, parce que les compagnies de chemin de fer, craignant une trop forte rivalité, se sont organisées pour la tuer. Les journaux canadiens ont même annoncé l'abandonnement de cette mesure ; mais il n'en est rien, et il se fait une vive discussion dans les journaux américains sur la volte-face du sénateur Baker, président du comité des canaux au Sénat, qui après s'être prononcé en faveur de la navigation libre des canaux, a pris, après coup, une attitude hostile à la motion Forster. Le *Herald* de New-York du 25 mars dit à ce propos :

"Comment M. Baker pourra-t-il se justifier?... La conduite sur cette motion aussi bien que son opposition de l'autre jour sur l'abolition des péages pour le trafic allant à l'Ouest est une vilaine preuve qu'il est opposé à la prospérité des canaux de l'Etat. Un président de comité de canaux qui agit dans l'intérêt des chemins de fer sur la plus grave question de concurrence qui soit est un traître. M. Forster a proposé de ne pas accepter le rapport de M. Baker et cette proposition a été remportée."

Comme on le voit, les Américains comprennent la situation. Nous avons une immense puissance entre les mains. Ces richesses tant convoitées de l'Ouest, il ne tiennent qu'à nous de les tenir enfin. Elles ne viendront pas d'elles-mêmes ; et comme elles sont d'un prix infini et que New-York possède autant de millions de piastres que nous avons de millions de centins ; comme ses hommes d'affaires sont les plus audacieux du monde, que sa navigation océanique est des mieux organisées, les Américains ne lâcheront leur proie qu'après des efforts gigantesques. A nous de nous montrer leurs égaux en intelligence et en activité.

Notre tâche n'est pas finie avec l'élargissement du canal Welland. Il existe, selon nous, une entreprise peu dispendieuse mais d'une portée beaucoup plus considérable : la canalisation de l'Ottawa. Il y a par l'Ottawa une série non interrompue de rivières et de lacs depuis Montréal jusqu'à la rivière des Français, sur le lac Huron. Si l'on se décidait à en canaliser les parties non

navigables, l'on abrégierait la distance entre Chicago et Montréal de près de 300 milles, et cette fois la navigation passerait tellement à l'intérieur qu'à nul point de ce parcours les Américains ne pourraient y toucher et l'en détourner. La différence contre New-York serait tellement écrasante que le génie inventif de ses hommes d'affaires ne pourrait plus y suffire. On sera surpris d'apprendre qu'avec les découvertes modernes ces travaux ne dépasseraient pas le coût de \$800,000. Au lieu de creuser des canaux dispendieux et de faire des écluses qui coûtent toujours beaucoup d'argent, on pourrait utiliser le système des bassins mobiles. Il s'agit tout simplement de construire un immense bassin, assez long pour recevoir un navire. Une fois que le navire y est entré, on ferme les portes pour y contenir l'eau, et l'on monte le bassin sur des glissoires ou des lisses, à la hauteur voulue. Grâce à l'eau du bassin, le navire reste toujours en équilibre parfait et garde la position strictement horizontale, et comme il s'agit de franchir des niveaux différents, c'est-à-dire des rapides, on a des pouvoirs d'eau sous la main pour obtenir la force motrice nécessaire au mouvement d'ascension ou de descente. L'application de ce système serait peu dispendieuse. Nous savons que Toronto se soulèvera contre un projet qui détournera le commerce de son port. Mais c'est à Toronto qu'il a fallu faire la concession de l'élargissement du canal Welland. Si l'on eut dépensé sur la rivière des Français et le haut de l'Ottawa ce que l'on a mis dans l'élargissement du canal Welland, nous aurions aujourd'hui une route merveilleuse. Maintenant que Toronto a ce qu'elle voulait, il ne serait pas raisonnable qu'elle s'opposât aux autres améliorations et il devra arriver un temps où, comme le chemin de fer de Québec et Ontario, toutes les forces de la Province de Québec et des Provinces Maritimes devront s'unir pour emporter ce point. Voilà pourquoi nous disons que la politique future sera la politique des voies de communications et que l'avenir sera à ceux qui auront compris le programme national.

LES ÉVOLUTIONS DE L'ÉCLAIRAGE ET DU CHAUFFAGE.

Il n'y a pas le moindre doute que dans l'ordre économique, la puissance de l'avenir, ce sera l'électricité. Elle laisse déjà le domaine de la science pour entrer dans celui de l'industrie ; la théorie cède le pas à la pratique, et nul ne peut dire où s'arrêtera le développement de cette force mystérieuse qui nous environne, qui nous pénètre, qui est le principe et le régulateur de tout mouvement, de toute chaleur, de toute énergie dans les corps, de toute vie matérielle. Rien ne se perd dans la nature ; mais

tout se transforme et dans cette transformation incessante, tout est courant ou polarité pour maintenir l'équilibre entre les différentes forces ou les différents effets. La source de cette énergie universelle nous est inconnue, mais elle est là sous notre main comme un immense et inépuisable réservoir de puissance physique et, sans la comprendre, il nous est permis de l'utiliser. Edison, dont le nom est déjà fameux, semble avoir décidé d'acquiescer à l'électricité à une branche importante de l'industrie : l'éclairage. On a commencé à poser les fils dans les rues de New-York pour approvisionner les maisons d'éclairage électrique, et comme il faut un fil spécial isolé qui se fabrique en Suisse, d'après le système Berthoud et Borel, on fait déjà venir des ouvriers et des machines spéciales d'Europe pour fabriquer, à New-York, sous le brevet suisse, les quantités énormes de câble métallique qu'il va falloir pour la grande ville américaine. Dès le mois de juillet, cette nouvelle fabrique livrera quarante milles de fil par semaine et l'on calcule que dans un an, toute la cité de New-York sera pourvue de lampes électriques.

Les systèmes d'éclairage à l'électricité ne manquent pas. Depuis longtemps on illumine certains quartiers et même différents établissements de Paris avec l'un ou l'autre de ces systèmes. Mais on n'avait pas encore réussi à subdiviser le courant électrique de manière à diminuer la lumière à volonté et à réduire le jet à la valeur d'un bec de gaz ordinaire. On obtenait une boule incandescente d'une intensité de lumière égale à plusieurs centaines de bougies ou becs de gaz ; mais c'était tout. Dans un appartement privé, c'était un éblouissement aussi insupportable que coûteux, parce que le surplus de lumière représentait non-seulement une perte sèche mais un inconvénient désastreux. La grande découverte d'Edison c'est une réduction de courants électriques qui permet d'adapter cet éclairage aux appartements des plus petites dimensions. Inutile d'ajouter que ce système sera infiniment moins coûteux que l'illumination au gaz, pour la bonne raison qu'il n'exige aucune dépense d'ingrédients. L'électricité qui est un simple produit de friction provient de forces invisibles dans la nature. Le mécanisme électrique produira autant d'ondulations qu'il y a de chaleur ou de mouvement dans l'atmosphère, c'est-à-dire en quantité inépuisable. Cette matière première ne coûte pas plus cher que l'air dont nous gonflons nos poumons ou de la chaleur solaire qui nous réchauffe. C'est l'inverse des produits chimiques découlant de la houille qui n'existent qu'aux dépens d'une matière première fort épuisable et très coûteuse. Chaque pied d'éclairage au gaz représente un poids quelconque de charbon qu'il faut payer en argent ; chaque pied d'éclairage à l'électricité ne représente qu'une quantité quelconque