

## Technical and Bibliographic Notes / Notes techniques et bibliographiques

Canadiana.org has attempted to obtain the best copy available for scanning. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of scanning are checked below.

Canadiana.org a numérisé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de numérisation sont indiqués ci-dessous.

Coloured covers /  
Couverture de couleur

Covers damaged /  
Couverture endommagée

Covers restored and/or laminated /  
Couverture restaurée et/ou pelliculée

Cover title missing /  
Le titre de couverture manque

Coloured maps /  
Cartes géographiques en couleur

Coloured ink (i.e. other than blue or black) /  
Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)

Coloured plates and/or illustrations /  
Planches et/ou illustrations en couleur

Bound with other material /  
Relié avec d'autres documents

Only edition available /  
Seule édition disponible

Tight binding may cause shadows or distortion  
along interior margin / La reliure serrée peut  
causer de l'ombre ou de la distorsion le long de la  
marge intérieure.

Additional comments /  
Commentaires supplémentaires:      Pagination continue.

Coloured pages / Pages de couleur

Pages damaged / Pages endommagées

Pages restored and/or laminated /  
Pages restaurées et/ou pelliculées

Pages discoloured, stained or foxed/  
Pages décolorées, tachetées ou piquées

Pages detached / Pages détachées

Showthrough / Transparence

Quality of print varies /  
Qualité inégale de l'impression

Includes supplementary materials /  
Comprend du matériel supplémentaire

Blank leaves added during restorations may  
appear within the text. Whenever possible, these  
have been omitted from scanning / Il se peut que  
certaines pages blanches ajoutées lors d'une  
restauration apparaissent dans le texte, mais,  
lorsque cela était possible, ces pages n'ont pas  
été numérisées.

# FLEURANGE.

---

## LA VIEILLE MAISON

### IX

(Suite.)

Plus de quinze jours s'étaient écoulés. — Le mariage d'Hilda avait eu lieu. Elle aussi avait quitté le toit paternel. Clara et son mari étaient partis pour l'Italie, et ne devaient en revenir qu'au printemps ; maintenant ceux qui étaient demeurés dans la vieille maison subissaient cette impression qui succède au bruit, au mouvement, à l'agitation d'un évènement heureux : impression presque toujours triste, même lorsque aucune tristesse réelle ne s'y mêle.

Il n'en était pas d'ailleurs tout à fait ainsi pour Fleurange. Ses deux cousines étaient mariées ; elles étaient heureuses. Certes, elle les aimait assez pour s'en réjouir, mais il n'en était pas moins vrai que la maison lui semblait être devenue bien grande, la table de famille bien petite, la bibliothèque bien vaste et le jardin bien désert. Le moins à plaindre parmi eux était le jeune Fritz, qui avait conservé son frère et pour qui rien n'était changé ; mais la petite Frida pleurait ses sœurs et s'attachait plus qu'auparavant aux pas de Fleurange, qui avait, pour l'amuser et la distraire, un talent dès longtemps éprouvé. Fleurange, de son côté et pour son propre compte, faisait grand cas de cette distraction, en sorte

qu'elles étaient à peu près devenues inséparables et que l'enfant ne quittait presque plus la chambre de la jeune fille.

Un jour qu'elles s'y trouvaient comme de coutume, Fleurange était occupée à chanter à demi-voix une longue ballade que la petite fille écoutait, la tête appuyée sur son épaule, lorsqu'un coup frappé à la porte les fit tressaillir toutes les deux. C'était cependant un coup fort léger et rien ne motivait le tremblement avec lequel Fleurange déposa l'enfant par terre et se leva à la hâte pour ouvrir la porte. Mais, dès que cette porte fut ouverte, l'espèce de pressentiment qu'elle venait d'avoir fut justifié.

Celui qui venait de frapper, c'était Wilhelm Müller, le commis de Heinrich Dorntal. L'expression de son visage, ses traits bouleversés, son apparition même si inusitée et si imprévue, dénotaient assez qu'il était survenu quelque événement triste et extraordinaire.

— Pardon, mademoiselle, dit-il avec agitation, ce n'est pas vous que je cherchais, mais M. Clément est sorti et M. le professeur aussi, m'a-t-on dit. Savez-vous où je puis les trouver ?

— Je ne sais où est Clément, mais mon oncle et ma tante sont allés chez les Steinberg. Ils surveillent leur jardin depuis qu'ils sont absents.

— Chez les Steinberg ! Il faut plus d'une heure pour aller jusque-là ! O mon Dieu, que faire ?

— Qu'y a-t-il, au nom du ciel, monsieur Wilhelm, de quel malheur apportez-vous la nouvelle ?

— Un malheur ! répondit le commis après un peu d'hésitation. Eh bien, oui, mademoiselle, un grand malheur est survenu... mais je ne puis demeurer ici un seul instant. De grâce, en toute hâte, faites appeler M. Ludwig et dites-lui que son frère... que son frère se meurt !

— Se meurt ! s'écria Fleurange. Mon oncle Heinrich !... Grand Dieu ! mais conduisez-moi près de lui ; pendant ce temps-là l'on ira chercher son frère.

— Non, mademoiselle, oh ! non ! ne venez pas ! je n'y puis consentir.

Mais Fleurange insistait et avait déjà franchi la porte de sa chambre, lorsqu'elle rencontra Clément. Il rentrait et venait d'apprendre que le commis de son oncle le cherchait.

— Votre oncle Heinrich se meurt ! s'écria Fleurange avant qu'il pût faire une question ; allons le voir, Clément, sans perdre de temps, pendant qu'on appelle vos parents.

Et elle l'entraînait déjà vers l'escalier. Mais, tandis qu'elle parlait,

Wilhelm s'était approché de Clément et lui avait dit quelques mots à l'oreille.

Clement pâlit ; surmontant toutefois à l'instant une émotion visible et violente, il prit Fleurange par la main.

— Restez ici, lui dit-il, il ne faut pas que vous veniez ; croyez-moi, il ne le faut pas. Quand il en sera temps, je viendrai vous chercher.

Et il la ramena doucement, mais avec fermeté, dans sa chambre ; puis il sortit en poussant la porte. En moins de deux minutes la porte de la rue se ferma à son tour avec bruit, et Fleurange se retrouva seule dans la maison, ou, du moins, n'ayant près d'elle que la petite Frida qui pleurait, effrayée, et qu'elle s'efforçait de calmer toute en cherchant à se calmer elle-même et à supporter patiemment le tourment d'une attente inquiète et immobile.

Il était environ cinq heures lorsque Wilhelm avait frappé à la porte et, comme on était en été, il faisait encore grand jour ; mais le jour était baissé, la nuit était venue, et Fleurange attendait toujours. Frida après avoir longtemps pleuré, s'était endormie dans ses bras, et malgré son activité naturelle Fleurange se sentait comme obligée de rester là, à la place où l'avait laissée Clément, jusqu'au moment où il viendrait la chercher.

Elle avait entendu son cousin donner, en sortant, l'ordre d'atteler une voiture. Elle comprit qu'on allait chercher le professeur et sa femme. Elle mesura le temps, elle compta les heures, mais le temps qu'il fallait pour revenir de la maison du faubourg était trois fois écoulé et ils n'étaient pas rentrés. Evidemment, ils étaient auprès de celui qui se mourait... Que se passait-il ? pourquoi Clément l'avait-il écartée ? Ses mains se joignaient dans une muette prière, puis elle recommençait à écouter avec une anxiété fiévreuse et croissante.

Enfin elle entendit le roulement d'une voiture. Elle plaça doucement sur son lit l'enfant endormie et elle allait descendre, car elle devinait que son oncle et sa tante rentraient enfin. Mais elle n'eut pas le temps d'aller à leur rencontre. Clément les précédait. Elle l'entendit monter à pas précipités l'escalier ; l'instant d'après, il était dans la chambre, et avant qu'elle eût pu formuler une question il lui avait déjà répondu :

— Gabrielle, mon pauvre oncle Heinrich n'est plus !

Puis, après un moment de silence, il ajouta :

— Un affreux saisissement a causé sa mort instantanée.

— O Dieu, le cœur me disait bien d'attendre de tristes nouvelles !

— Oui, tristes, en vérité, dit Clément.

Et, en dépit de lui-même, il sembla un instant suffoqué par une émotion trop violente pour pouvoir être surmontée.

Fleurange le regarda. Il y avait là autre chose que le saisissement et la douleur causés par la nouvelle qu'il venait de lui apprendre.

—Clément ! qu'y a-t-il encore ? Dites-moi tout. Parlez, de grâce, maintenant !

—Oui, Gabrielle, dit-il en reprenant avec effort l'accent doux et ferme de sa voix ordinaire. Oui, je vais tout vous dire. Je ne suis revenu que pour épargner cette douleur de plus à mon pauvre père, à ma mère. Ecoutez, ou plutôt tenez, lisez vous-même !

Fleurange prit d'une main tremblante le papier qu'il lui offrait, et lut ce qui suit :

“ Mon père,

“ J'ai abusé de votre confiance. Votre nom, dont vous me permettiez de me servir, m'a permis de cacher jusqu'à ce jour les pertes que j'avais faites ; et, dans l'espoir de les réparer, j'ai voulu ensuite tenter un immense et hardi coup de fortune dont la chance m'était offerte. Si j'eusse réussi, tout était sauvé. J'ai échoué. La ruine tombe non-seulement sur nous, mais sur tous ceux dont la fortune est entre vos mains. Adieu, mon père ! vous ne me reverrez jamais. Je ne me tuerai pas, n'avez pas cette inquiétude : ce serait une lâcheté de plus ; mais il y a des pays où ceux qui cherchent la mort, la trouvent. J'espère avoir cette bonne fortune. Puissé-je bientôt expier ce que je ne puis plus réparer !

“ FÉLIX.”

Fleurange joignit les mains en silence ; la pitié se joignait à la répulsion, maintenant si justifiée, que lui avait toujours inspirée Félix, et elle ne put trouver un mot à dire.

—Cette lettre, poursuivit Clément, cette lettre, imprudemment remise ce matin à mon malheureux oncle, a amené sur l'heure une des attaques auxquelles il était devenu sujet, et (peut être devrais-je dire heureusement pour lui) il y a succombé. Il n'a pas eu le temps de mesurer ni de comprendre le coup qui l'a frappé.

Fleurange elle-même en comprenait à peine encore l'étendue.

—Mais où donc était Félix ? dit-elle enfin.

—Depuis quinze jours déjà il était absent.

—Depuis quinze jours ! s'écria-t-elle alors avec un pénible souvenir de leur dernière entrevue.

—Il quitta la ville le lendemain de la soirée qui eut lieu ici le jour du mariage de Clara.

—Mais, dit-elle avec émotion, ce soir-là il parlait d'un abîme ; il me demandait ma main, disait-il, pour l'empêcher d'y tomber. Grand Dieu ! Clément, poursuivit-elle avec la plus vive agitation, aurais-je pu, en acceptant, le sauver en effet ? Était-ce possible ? ma vie sacrifiée pouvait-elle empêcher ce malheur, ce désastre ?

—Non. Le terrible coup de dé qui suivit cette soirée là était déjà devenu sa seule ressource pour conjurer la ruine. Pourquoi vous parla-t-il ainsi ? Fut-ce folie ? fut-ce perversité ? Oh ? plutôt folie ! Il vous aimait sans doute, le malheureux. Je le plains, mais...

Clément hésita un instant, puis il poursuivit rapidement :

—Écoutez-moi, Gabrielle ! Je vais vous dire une chose qu'il eût mieux valu vous taire peut-être ; mais il faut que je me justifie et que je vous rassure, et lui, je n'ai plus à le ménager. Je méprisais Félix, parce que...—et le regard de Clément flamboya un instant—parce qu'il aurait voulu me rendre méprisable comme lui-même ; parce que le rôle maudit de tentateur, il l'avait joué près de moi, de moi qui étais un enfant, parce que, s'il l'avait pu, il m'eût entraîné avec lui dans cette voie dont il a aujourd'hui atteint le terme fatal... Aussi, ma cousine, poursuivit Clément d'une voix plus émue, s'il eût réussi à obtenir votre main, je l'en savais trop indigné pour ne pas vous le dire à temps, car je n'oubliais pas que vous m'aviez nommé votre frère ; mais cette dénonciation me répugnait, et je fus heureux ! oh ! bien heureux ce soir-là, qu'elle me fût épargnée et que vous eussiez été préservée par vous-même !... Et maintenant si je vous ai dit tout ceci, c'est pour mettre fin à votre crainte de tout à l'heure.

—Je vous remercie de m'en délivrer ! Ainsi, Clément, répétez-le-moi encore une fois : devant Dieu, je n'ai aucun reproche à me faire ?

—Sur mon honneur, Gabrielle, vous n'en avez aucun, croyez-en ma parole !

Nous l'avons dit, Clément possédait une fermeté et une sorte de sagesse prématurée qui lui donnaient sur les autres un grand ascendant. Lorsque l'on naît avec ce caractère, il se manifeste de bonne heure dans la vie, et un jour suffit souvent pour en amener le développement complet. Ce jour était venu pour Clément, et désormais personne ne devait plus jamais songer à l'appeler un enfant.

## X

La ruine ! cette parole est à la fois très-positive et très-vague. L'idée qu'elle présente à l'esprit, fort claire, en effet, en elle-même, renferme une foule de conséquences obscures, qui tantôt épouvantent plus encore que le mal présent, tantôt suggèrent de chimériques espérances. Cet état s'aggrave lorsqu'un malheur de ce genre rencontre une nature étrangère aux calculs de la vie matérielle, livrée à la méditation, à l'étude, et dispensée d'ailleurs, par l'habitude d'une longue aisance, de la nécessité d'acquérir une expérience dont le besoin ne s'est jamais fait sentir.

Telle était la nature, et telle avait été jusqu'à ce jour la position du professeur Ludwig Dornthal. De tous les malheurs de ce monde, c'était celui qui venait de le frapper, auquel il avait le moins songé, et il manquait de faculté pour le comprendre plus encore que de courage pour le supporter. Le mot *ruine* d'ailleurs peut aussi être pris dans un sens relatif qui le rend moins sévère : c'était ainsi que l'envisageait le professeur. Ne comprenant que faiblement la nature de la catastrophe survenue, il demeurait dans une inactive attente, comptant sur un moyen quelconque d'atténuer ce qui ne concernait que la fortune, et ne s'occupait guère que de la fuite honteuse de son neveu, et de la mort de son frère qui en avait été la suite fatale.

Pendant ce temps, Clément, aidé de Wilhelm Müller, avait pris connaissance de toutes les affaires avec une promptitude et une sagacité dont avait été grandement édifié l'honnête et intelligent commis qui l'initiait à ce monde nouveau. Le voyant si prompt à comprendre, si ferme pour décider et pour agir, il s'écriait avec désespoir au milieu de leurs effrayantes découvertes :

— Hélas ! hélas ! pourquoi votre malheureux cousin n'avait-il pas votre tête sur ses épaules ?

— Ma tête ! elle ne vaut pas la sienne, répondit Clément à l'une de ses exclamations. Non ! non ! ce n'est pas cela, c'est autre chose qui lui manquait. Que n'ai-je, au contraire, sa capacité et son esprit ! peut-être aujourd'hui saurais-je relever notre fortune, tandis que mon unique talent sera celui de savoir supporter la pauvreté. Oh ! si elle ne menaçait que moi, combien peu elle me semblerait redoutable !

— La pauvreté !... interrompit Wilhelm ; mais vous avez bien compris, n'est-ce pas, tout ce que je vous ai expliqué ?

— Au sujet des créanciers de mon oncle ?

—Oui. Vous êtes bien convaincu que, parmi ces créanciers, le premier de tous, sur la liste, c'est M. Ludwig Dornthal, et que sa fortune presque tout entière peut être sauvée de ce naufrage.

—Oui, à condition que d'autres soient ruinés !

Mais les droits de ceux-là ne sont point supérieurs aux siens ; il n'était point l'associé de son frère, il lui avait seulement confié sa fortune comme tant d'autres.

Clément ne répondit pas. Au bout d'un moment de silence, il reprit :

—L'abandon total de la fortune de mon père permettrait de rembourser tous les créanciers sans exception, n'est-ce pas ?

—Oui, tous.

—Il ne demeurerait pas, en ce cas, une seule dette ?

—Non, dit en souriant Wilhelm, ni une dette, ni une obole ?

Clément reprit l'un des papiers qui se trouvaient sur la table et le relut encore une fois en silence avec la plus grande attention.

Oui, c'est bien cela ! dit-il en se levant, tout est très-clair maintenant. Adieu, Wilhelm ; il est plus de quatre heures, on m'attend à la maison. Nous nous reverrons ce soir et nous prendrons ensemble des dispositions définitives.

Cet entretien avait lieu dans une salle basse de la maison du banquier, qui était depuis des années le domaine de Wilhelm Müller. Il serra la main du jeune homme, et Clément prit rapidement le chemin de sa demeure.

L'heure était dépassée de plus d'un quart d'heure. Clément, qui connaissait l'exactitude de son père, entra tout droit dans la salle à manger, sachant que le repas devait être commencé. Il prit sa place, en effet, après quelques mots d'excuse dits à la hâte en entrant ; puis il retomba dans un silence profond.

La belle et spacieuse pièce où ils se trouvaient était l'une des plus riantes de la maison. De vieilles et précieuses porcelaines, rangées sur les étagères, en égayaient les sombres panneaux, ainsi que de vieux portraits, tous originaux et de grande valeur, qui formaient la partie la plus renommée de la collection du professeur. Les fenêtres étaient ouvertes sur le jardin. La verdure reposait la vue, le parfum des fleurs arrivait jusqu'à la table ; les cristaux et l'argenterie brillaient aux rayons du soleil, intercepté cependant par une vaste tente placée devant l'une des fenêtres. Un air de tranquille et opulent bien-être régnait partout.

Clément leva les yeux, et tous ces objets, qu'il voyait chaque jour, lui firent une impression nouvelle. Il remarquait aujourd'hui ce que depuis bien longtemps il oubliait de regarder ; mais cet examen n'eut point pour effet de le distraire de ses tristes pen-



sées, il parut au contraire les aggraver, et Clément était profondément absorbé dans sa triste rêverie, lorsqu'il en fut tiré par la voix de sa petite sœur.

—Papa, disait Frida, c'est dans huit jours, n'est-ce pas, que nous partons pour les bains de mer ?

—Oui, ma petite, répondit le professeur.

—Et ensuite nous irons voir Hilda ?

—Oui. Elle nous attend dans un mois.

—Et après ?

—Après, nous reviendrons ici. Au bout de deux mois d'absence, il en sera temps, je pense ?

Jamais, en effet, le professeur n'avait quitté sa chère demeure pour un temps plus long que celui-là.

Ce peu de mots fit passer sur le visage de Clément une expression de souffrance telle qu'il ne put la réprimer. Sa mère s'en aperçut, et l'interrogea du regard. Mais Clément baissa les yeux et ne les releva plus jusqu'à la fin du silencieux repas, bien qu'il sentit attaché sur lui, avec inquiétude, un autre regard encore que celui de sa mère.

—Clément, j'ai à te parler, dit sa mère, dès que le dîner fut achevé.

Il se leva à l'instant et se dirigea avec elle vers le jardin.

—Mon père, dit-il avant de quitter la chambre, vous me permettez ensuite de venir causer avec vous, n'est-ce pas ? j'ai plusieurs choses à vous dire.

—Oui, mon cher fils, je t'attendrai. Et le professeur retourna dans la bibliothèque, où il s'enfermait toujours pendant une heure après dîner.

—Voyons ! dis-moi tout maintenant, dit madame Dornthal, lorsqu'elle eut conduit son fils jusqu'à un banc placé hors de la vue de toutes les fenêtres de la maison.

—Oui, ma mère, ma bonne mère. C'est à vous que je vais soumettre la sentence qui me semble avoir été signifiée à mon honneur et ma conscience. C'est vous qui me direz si nous pouvons y échapper ou si nous devons la subir.

Il commença son récit, et tandis qu'elle l'écoutait avec attention et sans l'interrompre une seule fois, il exposa à sa mère, dans tous ses détails et dans toute sa réalité, la situation où la mort de son oncle et la fuite de son cousin les plaçaient. Madame Dornthal, plus habituée aux détails pratiques de la vie que son mari, n'avait point partagé les illusions de celui-ci ; elle était beaucoup plus préparée que lui aux suites fatales du revers de fortune qui les avait frappés, mais elle était loin cependant d'en avoir mesuré l'étendue.

Ils seraient beaucoup moins riches que par le passé, ils auraient de grandes privations à subir, il faudrait pour un temps faire de nombreuses économies : telles avaient été à peu près ses prévisions ; mais tout cela n'avait point semblé à cette bonne ménagère prendre les proportions d'une épreuve qui fût au-dessus de ses forces. Non moins souvent que son mari, elle avait répété, depuis huit jours, que, dans le malheur qui les frappait, la perte d'argent n'était rien.

Maintenant elle comprenait que cette perte était quelque chose de grave, presque autant que la mort, car c'était la fin de la vie sous l'aspect que la vie avait eu pour elle depuis vingt ans, qu'il s'agissait d'envisager et d'accepter sur l'heure.

La courageuse mère n'hésita pas cependant. Elle embrassa son fils : toi ! Oui, mon Clément, oui, tu as mille fois raison !

—Ainsi, ma mère, vous le pensez comme moi, la ruine des Dornthal ne doit causer aucune autre ruine ?

—Non, mon enfant.

—Notre nom doit demeurer sans reproche, et il ne faut pas que jamais personne au monde puisse avoir le droit de le maudire ?

—Non, non ! il ne le faut pas, Clément, quoi qu'il arrive !

—Quoi qu'il arrive ! répéta Clément avec fermeté. Ma mère, merci et adieu ; je vous quitte. Ce n'est pas moi, c'est vous qui irez maintenant trouver mon père.

—Oui, Clément, c'est moi !

Elle écarta l'épaisse chevelure de son fils et le regarda un instant en silence avec une attention profonde et attendrie ; jamais les yeux de Clément n'avaient exprimé plus visiblement qu'en ce moment la fermeté, la loyauté, l'énergie de son âme.

Oui, pensa-t-elle, ceux qui font les grandes choses ici-bas, ceux qui laissent d'eux une glorieuse et illustre renommée n'ont pas dans l'âme et dans le cœur plus de noblesse et plus de courage que toi, ô mon enfant ! Que Dieu soit loué ! ta vie sera bénie, quand même tout ce que tu pourrais être, toute la puissance qui est en toi demeurerait cachée et ne serait jamais connue que de lui seul !

Telles furent les pensées de madame Dornthal, tandis que son regard maternel plongeait dans celui de son fils, mais elle ne les articula pas. Elle posa encore une fois ses lèvres sur le front de Clément, et lui, il prit la main de sa mère et la baisa avec un grave et tendre respect ; puis il se leva et quitta sur-le-champ le jardin et bientôt après la maison.

Clément demeura plusieurs heures absent ; lorsqu'il rentra, il était près de neuf heures. Ce fut sa mère elle-même qui lui ouvrit

la porte lorsqu'il sonna, car elle l'attendait dans le vestibule. Clément tenait une liasse de papiers à la main. Il était très-pâle.

—Eh bien, dit madame Dornthal, tout est-il réglé ?

—Oui, ma mère, tout ! Il ne manque à ces papiers que la signature de mon père. Il consent à la donner, n'est-il pas vrai ? dit-il avec émotion.

—Tu n'en doutais pas, je pense ?

—Non ! mon pauvre père ! mais il était si loin de penser...

—Oui, c'est cela, je ne craignais aucune hésitation de sa part ; mais ce que je craignais, c'était l'illusion complète où il était demeuré ; ce qui m'effrayait, c'était l'effet de cette surprise, de ce saisissement. O Clément ! je ne sais quelle terreur me venait de l'affreux souvenir de l'autre jour ! Mon pauvre Ludwig !

Madame Dornthal s'arrêta un instant pour s'essuyer les yeux, puis elle sourit :

—Mais sois tranquille, poursuivit-elle ; il sait tout maintenant, et il a tout compris, tout senti comme nous. Seulement il vaut mieux que nous restions seuls lui et moi ce soir ! Donne moi ces papiers, et toi, cher enfant, occupe-toi de ton frère et de ta petite sœur ; je n'ai pas eu le temps de songer à eux. — Ah ! et Gabrielle, la pauvre petite, tu feras peut-être bien d'aller la trouver aussi, et de lui dire tout. Nous n'avons plus rien à cacher à personne, à elle moins qu'à une autre.

Sans attendre sa réponse, madame Dornthal quitta précipitamment son fils et alla rejoindre son mari dans la bibliothèque, où elle demeura enfermée avec lui tout le reste de la soirée.

## XI

Clément resta un moment pensif et incertain. Avant d'obéir à sa mère, il sentait le besoin de rassembler un peu ses idées et de se calmer. Quelque maître de lui qu'il pût paraître, il était bien jeune pour des émotions telles que celles de cette journée. Il traversa le vestibule, hésita un instant lorsqu'il fut au bas de l'escalier qui menait chez Fleurange, puis, passant outre, il alla tout droit dans le jardin. Jusqu'alors il n'avait pensé qu'à ses parents ; du moins, pendant toute cette matinée, il lui avait semblé que, dès que son père et sa mère sauraient tout, son cœur serait soulagé d'un grand poids et qu'il respirerait tout à fait librement. Mais sa terrible révélation était faite et il n'en était pas plus à l'aise. Son cœur battait toujours et battait péniblement. Après avoir passé toute la soirée enfermé dans le bureau de Wilhelm, livré aux plus

tristes calculs, il avait besoin de respirer l'air. On était à la fin de juin, mais le ciel était couvert et orageux. Il marcha d'abord à grands pas jusqu'à l'extrémité du jardin, puis il revint lentement vers la maison, et il allait enfin rentrer pour chercher d'abord les enfants, et ensuite sa cousine, lorsqu'il entendit prononcer son nom tout près de lui :

—Clément !

—Vous, vous, Gabrielle ! ici toute seule ?

Fleurange était assise dans l'ombre sur un banc adossé au mur de la vieille maison.

—Oui, depuis une heure je suis là. Vous allez me dire tout ce qui se passe, n'est-ce pas, Clément ? Restez un moment près de moi et parlez ; ne me cachez plus rien.

—Ce n'est pas mon intention, Gabrielle ; mais ne me retenez pas maintenant. Rentrez, chère cousine ; quand les enfants seront endormis, je redescendrai et nous causerons.

—Les enfants dorment, Clément ; ils dorment depuis longtemps. Il est près de dix heures ; les pauvres petits, croyez vous qu'ils auraient pu demeurer éveillés jusqu'à cette heure ? Après le dîner, je les ai emmenées au bout du jardin. Il m'a semblé qu'il valait mieux, ce soir, qu'on n'entendit pas autour de la maison le bruit de leurs voix joyeuses. A huit heures, ils étaient fatigués ; je les ai fait remonter, et, après les avoir endormis, je suis redescendue ; depuis lors je vous attends.

Elle aurait pu faire un beaucoup plus long récit sans que son cousin songeât à l'interrompre. Il ne lui répondit pas d'abord ; enfin :

—Merci, Gabrielle, merci, dit-il ; vous êtes... Mais il s'arrêta encore. Il sentait comme une main de fer lui serrer le gosier, et il craignait de ne pouvoir s'empêcher de sangloter comme un enfant s'il essayait de parler.

Avec sa mâle énergie, avec sa gravité précoce, c'était un cœur passionnément tendre que celui de ce jeune Clément. Cependant il n'avait pas manqué de fermeté pendant cette journée. D'où venait donc qu'elle semblait tout d'un coup l'abandonner ? d'où venait qu'après avoir mesuré sans faiblesse toutes les suites de la résolution qu'il avait été le premier à prendre et à proposer ; après n'avoir hésité ni à la vue de ses parents ni à celle de ses frères et sœurs, il se sentait maintenant effrayé et comme accablé par la pensée du sacrifice accompli et du grand changement que toute leur vie allait subir ? Pourquoi ? Il le comprenait à peine lui-même, car il ne s'était pas bien rendu compte de tout ce qui se passait pour lui dans ce pays des rêves, vers lequel l'entraînait la ten-

dancé de son caractère, peu enclin aux distractions de son âge, et celle de son esprit, dont la poésie était le délassement intime et silencieux. On savait qu'il avait une bonne mémoire et qu'il savait par cœur un grand nombre de vers, mais on ne se doutait pas de la place que la poésie elle-même occupait dans la région de son âme la plus voisine de celle réservée pour Dieu seul. C'était une vie intérieure absolument cachée à tous, et où l'œil de sa mère elle-même avait à peine pénétré. L'aptitude de Clément pour la science, pour l'histoire, pour le côté positif des études et de la vie, ainsi que son habileté pour mille grandes et petites choses matérielles où il excellait, servaient à dissimuler davantage cet autre partie de lui-même. On comptait sur lui pour dresser un cheval, pour régler un compte, pour donner une leçon de mathématiques ou d'histoire, pour organiser une course ou un voyage; c'étaient là ses attributions reconnues. Mais l'idée qu'il pût s'égarer dans des régions imaginaires et poétiques, s'y absorber, s'y perdre et, ainsi que l'exprime la langue allemande, qui seule a un mot pour ces sortes de rêves-éveillés : "*Schärmen*," à perte de vue, et passer en silence une partie de sa vie dans ce pays inconnu dont il ne parlait jamais : tout cela était ignoré, même de ceux qui le connaissaient le mieux; et peut-être, lui-même, nous l'avons dit, ne s'en rendait-il pas bien compte, car jamais, jusqu'à ce jour, les rêves et la réalité ne s'étaient encore brusquement heurtés dans sa vie. Mais tout à coup il venait de comprendre que, dans son domaine idéal, il avait élevé une retraite, un palais, un trône, qu'il devait se résigner à voir s'écrouler comme le reste; et le courage qu'il s'était senti pour supporter, dans toute son étendue, la ruine matérielle de sa fortune, semblait l'abandonner maintenant, en présence de la ruine imaginaire de ce domaine enchanté.

Fleurange, voyant que son cousin ne répondait pas, attendit d'abord tranquillement, mais bientôt elle dit avec un peu d'impatience :

— Voyons, Clément, de grâce, ne me tenez pas plus longtemps en suspens. De quoi avez-vous peur? Suis-je un enfant? ne suis-je pas plus âgée que vous? n'ai-je pas appris longtemps avant vous ce que c'était que le chagrin, la souffrance, l'épreuve? Parlez-moi donc franchement et sans crainte, Rien ne m'effraye.

L'énergie de Fleurange ranima celle de son cousin et lui rendit son calme et son empire sur lui-même. Sans hésiter davantage, il s'assit près de sa cousine et lui répéta à peu près tout ce que quelques heures auparavant il avait dit à sa mère. Elle apprit alors à son tour l'étendue du désastre qui les avait frappés. Elle comprit aussi que tout serait réparé, que l'honneur de la maison et du nom de son

oncle demeurerait intact, mais que le frère de celui-ci, Ludwig Dornthal, serait ruiné, à jamais ruiné.

—Et votre bon père et votre mère ont consenti à cet abandon de leurs droits ?

—Oui, sans hésiter.

—O chers et nobles cœurs ! s'écria Fleurange, en joignant les mains avec transport. Et c'est vous qui leur avez conseillé cela !

—Oui.

—Clément, ô mon cher Clément ! vraiment je vous aime comme je ne vous ai jamais aimé !

—Gabrielle, dit Clément d'une voix basse et tremblante, ne me dites pas cela !

—Et pourquoi pas, dit Fleurange, puisque je le pense et puisque cela est vrai ?

—Parce que... parce que, s'il faut souvent blâmer ceux qui manquent à l'honneur et au devoir, il n'y a pas tant à louer ceux qui y sont fidèles.

—Néanmoins, cher cousin, si je vous aime mieux qu'avant, il ne faut pas m'en vouloir ; mais je ne vous le dirai plus puisque cela vous déplaît.

Il y eut un moment de silence. Fleurange était tombée dans une profonde rêverie. Elle reprit bientôt d'une voix grave :

—Maintenant que je comprends tout, je vois que la vie va changer d'aspect pour nous absolument et complètement.

—Oui, absolument et complètement, dit Clément avec une sourde angoisse.

—Cette chère vieille maison ! poursuivit Fleurange, il faudra la quitter !

—Oui, dit Clément, il faudra la vendre avec tout ce qu'elle contient, car il ne reste plus à mon père, pour commencer sa vie nouvelle, que le produit de cette vente.

—Quitter la maison ! répéta Fleurange lentement, oui, je comprends qu'il le faudra et puis ensuite nous séparer.

—Oh ! pourquoi ? pourquoi cela ? s'écria Clément avec une impétuosité soudaine ; mais bientôt il reprit d'un autre accent :

—Au fait, ma chère cousine, il est bien égoïste de vouloir vous garder parmi nous, quand nous n'avons plus à partager avec vous que la pauvreté.

—Clément, dit vivement Fleurange, voilà en vérité une rude et injuste parole ; l'ai-je bien méritée ?... Elle s'arrêta un instant, puis elle poursuivit d'une voix émue : Quoi ! lorsque j'étais moi-même en face de la pauvreté, de la misère, de la faim, oui, Clément, de la faim, votre père s'est souvenu de moi ; il m'a appelée, il m'a re-

que, il m'a donné non pas le bonheur que je connaissais, mais un bonheur nouveau ignoré jusqu'alors ; il m'a fait retrouver un père quand je n'en avais plus, une mère, des sœurs, des frères que je n'avais jamais possédés. La vie, la jeunesse, la joie ! tous ces mots ne signifiaient rien pour moi : je ne les ai compris que depuis que je suis sous son toit, et maintenant... maintenant... dit elle, tandis que les larmes qu'elle ne pouvait plus réprimer entrecoupaient ses paroles, c'est son fils, le fils de Ludwig Dornthal qui vient me dire que c'est pour fuir le malheur des siens que je veux m'éloigner d'eux !

—Gabrielle ! Gabrielle ! dit Clément avec agitation, —pardonnez-moi, ayez pitié de moi, arrêtez-vous, de grâce, vous me ferez perdre la raison si vous m'adressez maintenant de tels reproches.

Fleurange se calma peu à peu et bientôt, s'efforçant de sourire, tandis que de grosses larmes remplissaient encore ses yeux, elle reprit : — Mon pauvre Clément ; il ne m'est donc permis, ce soir, ni de vous louer ni de vous blâmer ? A la bonne heure ! laissons, en effet, ce qui ne regarde que nous ou du moins parlons-en autrement. Ce que je voulais dire tout à l'heure, c'est que nous ne pouvons plus rester oisifs. Les chers parents, — poursuivit-elle d'une voix attendrie, — il faudra les aider de tout notre pouvoir et travailler pour eux...

—Travailler ! dit Clément. Moi à coup sûr, cela va sans dire ; mais vous, vous, Gabrielle, cela n'a pas de sens !

—Moi aussi, dit tranquillement Fleurange, et voilà le point sur lequel j'ai à réfléchir. Il faut non-seulement ne plus leur être à charge, mais il faut les aider. Oh ! cela me sera bien doux ! je bénis le ciel en songeant que je pourrai peut-être faire quelque chose à présent en ce monde, pour ceux à qui je dois tout. Cette pensée m'empêche en ce moment d'être triste.

Elle se leva et lui tendit la main.

—Bonsoir, cousin ! demain je vous dirai quels conseils les bons anges m'auront donnés cette nuit.

Il prit sa main en silence et elle le quitta sans qu'il eût proféré une parole.

La nuit était obscure. Pendant tout l'entretien qu'ils venaient d'avoir ensemble, si Clément avait entrevu les traits de sa cousine, c'était parce qu'à la faveur même de l'ombre et ainsi placé près d'elle, il avait osé la regarder comme il ne l'eût point fait ailleurs. Maintenant, les étoiles à peine levées disparaissaient sous de sombres nuages ; il n'avait plus à craindre les regards de personne. Il demeura à la place où elle l'avait quitté et, la tête dans ses mains, il laissa enfin éclater les larmes qui le suffoquaient depuis deux

heures ; larmes de douleur, d'attendrissement, de tendresse, qu'il fallait répandre pour empêcher son jeune cœur de se briser.

Il surmonta cependant bientôt cette violente émotion et il se leva honteux de sa faiblesse. En ce moment, il entendit une fenêtre s'ouvrir au-dessus de sa tête : c'était celle de Fleurange, et, peu après, elle parut au balcon. Il distingua sa robe blanche et le contour régulier de son visage se dessinant sur le fond éclairé de sa chambre ; il vit son doux regard perdu dans la nuit sombre. Bientôt elle joignit les mains et inclina la tête. Elle pria : à son insu, elle ne pria pas seule ce soir-là. Clément, à genoux dans l'ombre, pria avec elle ; la place où il se trouvait était précisément celle où il avait entendu Fleurange dire à Félix ces mots : " Clément est mon frère, et vous, vous ne l'êtes pas ! " Il s'en souvint en ce moment et il renouvela dans son cœur la promesse solennelle d'être à jamais fidèle à tout ce que cette parole lui imposait.

M<sup>me</sup> CRAVEN

(A continuer)



# NOTES DE VOYAGE.

---

## LE GOLFE ET LES PROVINCES MARITIMES.

---

(Suite et fin.)

### IV

Quand on entre à l'hôtel après une traversée de cinq jours sur mer, on éprouve une jouissance des plus agréables, et si, comme à l'*Albion House* de Pictou, la table est excellente, on y fait amplement honneur. C'est ce qui nous arriva. Puis, comme les amusements ne sont guère permis le dimanche dans une ville où la majorité de la population est puritaine, et comme nous n'avions nulle envie de bayer aux corneilles, car les voies ferrées ne pouvaient ce jour-là nous transporter à destination, nous délibérâmes sur ce qu'il y avait à faire. A la suite d'un débat de quelques minutes auquel présida le décorum le plus parfait, il fut décidé d'aller faire une promenade dans la campagne environnante, après, toutefois, avoir visité la ville très-minutieusement.

Pictou n'est pas ce qu'un vain peuple pense ; elle nous a très-agréablement déçus, d'après ce que nous en avons entendu dire. Elle ne ressemble nullement à un carrefour ; il y a ça et là, même sur le port, des résidences qui ne dépareraient pas les

grandes cités. Elle tire de précieux avantages de sa position géographique relativement au commerce du Golfe et des détroits, de sa proximité de l'île du Prince Edouard et de l'excellente qualité du sol des districts qui l'entourent. A ces avantages viennent se joindre de grandes facilités commerciales pour les pêcheries de ces côtes, pour la construction des navires et surtout pour les immenses exportations de charbon qui partent de son hâvre, assurément le plus beau et le plus confortable de tous ceux de la rive sud du Golfe.

On voit, à l'irrégularité des rues qui avoisinent le port, que Pictou date d'un autre âge. Cette ville fut établie en 1765 par quelques familles venues du Maryland, auxquelles vinrent se joindre, huit ans plus tard, une trentaine de familles émigrées des montagnes de l'Ecosse; depuis cette époque, les immigrations écossaises ne lui ont pas fait défaut. Actuellement sa population est d'à peu près 11,000, dont un tiers composé de catholiques.

La campagne de Pictou est charmante, ni plus ni moins; sur un espace de sept milles que nous parcourûmes en voiture, nous n'avons presque pas rencontré de chaumières: partout de belles résidences, des chemins magnifiques et des terres fort bien cultivées.

Le même spectacle de bien-être s'est présenté à nos regards enchantés, le lendemain, quand nous nous rendîmes de Pictou à Halifax en chemin de fer, distance de 113 milles. La campagne est partout bien belle, et parfois, par les sinuosités de ses collines, la variété de ses paysages entrecoupés de rochers fantastiques, de petits lacs et de cours d'eau qui fuient en serpentant, elle offre un coup d'œil splendide.

Naturellement, on ne peut se rendre de Pictou à Halifax sans arrêter aux mines de charbon, qui se trouvent à deux lieues de la première de ces villes, à New-Glasgow. Il y en a quatre dans un circuit comparativement restreint. La plus importante est sans contredit l'*Albion*, et c'est celle-là que nous visitâmes.

Nous venions précisément de lire la page suivante d'un voyageur français qui avait passé par là il y a quelques années, et notre curiosité était vivement excitée: "Je ne suis pas descendu dans les galeries, disait ce voyageur qui était pourtant un secrétaire d'ambassade. Je me suis contenté de contempler de haut les boltes de bois sales, boueuses, qu'une machine à vapeur fait tour à tour monter et plonger dans la profondeur, et qui ramènent à fleur de terre et à la clarté du jour, tantôt d'énormes masses de charbon, tantôt des ouvriers sordides que les premiers attouchements de la lumière éblouissent et font vaciller. J'ai contemplé, comme un ignorant que je suis, le jeu brutal des grandes mécaniques faisant sortir à

gros bouillons l'eau qui menace incessamment d'inonder les galeries. J'ai admiré la physionomie impassible de ces surveillants, suivant d'un œil constamment attentif la marche de certains balanciers qui en pensent au moins aussi long que ceux qui les regardent à perpétuité ; j'ai vu monter et descendre les boîtes chargées du produit des travaux, et j'en ai eu assez."

Eh ! bien, nous n'en avons pas assez, nous, et au risque de passer pour un voyageur qui vient de loin, je vais rendre un compte scrupuleusement exact de ce qu'il nous fut donné de voir.

La mine se trouve à une profondeur de 920 pieds. On y descend au moyen d'un appareil que fait mouvoir un engin de la force de 200 chevaux et qui sert à monter le charbon. Pour y descendre, il ne faut pas être en toilette de bal ni dépourvu d'un certain courage. Comme nous avons pris nos précautions d'avance, il ne nous en coûta nullement de tenter l'excursion dans l'intérieur de la terre.

Munis de bonnes lampes, et nous tenant les uns aux autres, nous plaçâmes donc sur la terrible plateforme, et le signal du départ fut donné. Fichtre ! quelle sensation ! ça vous prend au cœur et vous parcourt tout le corps ; mais à peine le *shaft* a-t-il fait quelques degrés que vous reprenez bientôt votre assurance. La première émotion passée, un fol accès s'empara de nous, et d'une voix tonnante nous fîmes retentir les entrailles de la terre de *Vive la Canadienne* : nos guides en étaient tout ravis, quoique ne comprenant pas un traître mot de ce que nous chantions. Ceux des nôtres qui étaient restés là-haut nous ont dit ensuite qu'ils avaient eu le vertige en nous voyant disparaître aussi brusquement dans ce trou béant dont, à la surface, il était impossible de voir un quart même de la profondeur. Quant à nous, nous étions parfaitement à l'aise, les dispositions particulières du caveau nous permettant de respirer à pleins poumons, tout comme si nous eussions encore été sur la surface de la terre. Au reste, la descente ne fut pas longue : en une minute, nous avons parcouru les 920 pieds et arrivions à destination.

Quelle chose étonnante que ces mines et quel courage il faut pour y rester, je ne dirai pas des jours et des mois entiers, mais même quelques heures ! et cependant il y a des mortels qui y passent toute leur vie ; franchement, il faut être cuirassé de fer, ou avoir bien peu de souci de l'existence, pour pratiquer cet affreux métier de mineur.

Vous vous imaginez bien qu'il ne fait pas précisément très-clair, là-dedans ; aucune ouverture n'y laisse pénétrer le jour, et celle par laquelle vous êtes descendu s'est depuis longtemps effacée dans

l'espace. On n'y voit qu'à la faveur de petites lampes suspendues ça et là et d'autres que chaque travailleur porte avec lui.

La mine comprend quatre ou cinq grandes galeries ou tranchées qui courent dans différentes directions et viennent aboutir au-dessous de l'ouverture ; chacune d'elles est haute de six ou sept pieds et large de huit ou neuf ; elles sont sillonnées par des lisses de fer sur lesquelles roulent de petits chars à charbon trainés par des chevaux. Car il faut vous dire que là, comme sur la terre, il y a toute une organisation économique ; on nous a montré une étable dans laquelle se trouvent une quarantaine de chevaux qui n'ont pas vu la lumière du soleil depuis sept ans et qui paraissent comprendre, les pauvres bêtes, toute l'horreur de leur situation. Imaginez un peu ce que cela doit être pour les malheureux mineurs qui sont des semaines entières sans sortir de ces effrayantes cavernes et qui s'y trouvent, paraît-il, aussi bien que dans leur propre demeure : à ce compte il faut avouer que celle-ci ne doit pas être très-gaie.

Quand vous êtes là-dedans, il vous passe par la tête toutes sortes d'idées : la pensée d'un tremblement de terre, et plus encore celle d'une explosion vous saisit tout à-coup, et vous avez hâte d'être sorti de cet antre infernal ; cependant, il vous en coûte de laisser échapper cette occasion, unique peut-être, de vous rendre compte des merveilles que Dieu a semées dans les profondeurs de la terre et dont le génie humain a su profiter. Aussi, prenez-vous la peine de tout bien examiner ; mais ce n'est pas sans pousser un immense soupir de soulagement que vous revoyez ensuite le monde extérieur.

Ces mines de Pictou, et celles de toute la Nouvelle-Ecosse, — mines d'or, de fer, de gypse, de pierre calcaire, de cuivre, d'argent, de manganèse et d'huile, — sont très-riches. D'après les dernières statistiques, ce qui en a été exporté représente une valeur collective de deux à trois millions. Les mines de Pictou seules ont produit, en 1870, 625,769 tonnes de charbon et l'on calcule que l'année dernière elles employaient 2,600 personnes. Celle que nous avons visitée appartient à une compagnie anglaise de Londres et fait de brillantes affaires, quoique les frais de son exploitation soient énormes.

Je ne veux pas laisser ce sujet sans parler du chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse, qui est sans contredit l'un des meilleurs par lesquels il m'ait été donné de passer. Il traverse un pays très-difficile sur lequel les courbes, malgré leur grand nombre, n'ont pu faire éviter d'immenses rochers qu'il a fallu traverser de part en part. Aussi, je n'ai pas été étonné d'apprendre que la confection

de ce chemin a coûté \$40,000 le mille. Au reste, il est fort bien administré, et pendant les douze mois de l'année 1871 il a rapporté un revenu net de \$286,000.

## V

En arrivant à Halifax par le chemin de fer, on a une assez pauvre idée de cette ville dont l'importance majeure, au point de vue maritime et de la défense, est incontestable; mais l'impression désagréable cesse dès qu'on se trouve dans l'intérieur et elle a complètement disparu quand on s'est donné la peine de l'examiner du haut de la citadelle.

Fondée en 1748 par les Lords du Bureau de Commerce d'Angleterre, la ville d'Halifax, qui doit son nom au Président de cette Chambre, le comte d'Halifax, a pris en peu de temps une forte extension. 2,576 émigrants arrivèrent d'Angleterre cette année-là sur une flotte de treize vaisseaux-transports, que précédait le navire de guerre *Sphinx*, commandé par le colonel Cornwallis qui venait d'être nommé Gouverneur de la Nouvelle-Ecosse. Le Gouvernement Anglais avait accordé un octroi de £40,000 pour aider cet établissement qui fut organisé en gouvernement civil le 14 juillet de la même année. Ses débuts cependant furent difficiles. Sans cesse les nouveaux colons avaient à se défendre contre les attaques des Français et des Sauvages. Pour se protéger, ils élevèrent des palissades en bois qui furent remplacées par des fortifications en pierre, lesquelles existent encore. Quelques années plus tard, de 1751 à 1758, des colons allemands vinrent grossir les rangs de la nouvelle colonie qui, laissée à elle-même, ne tarda pas à prendre son plein développement.

En 1790 Halifax contenait déjà 700 maisons et 4,000 habitants; en 1827 le nombre de ses maisons était porté à 1580 et sa population était de 14,439; aujourd'hui elle est rendue à 37,000 âmes. Sur ce chiffre les catholiques peuvent compter pour un tiers et ils ont trois églises dont la plus considérable est la cathédrale. Le palais épiscopal de Mgr. Connolly, situé dans le voisinage immédiat, est très-modeste: c'est tout ce que j'en puis dire.

Bâtie sur une colline dont le sommet est couronné par la citadelle qui est à 260 pieds au-dessus du niveau de la mer, la ville s'étend sur une longueur d'environ quatre milles le long de la Baie d'Halifax,—laquelle va se décharger dans le Bassin de Bedford, à quatre milles plus loin. On dit que ce port est le plus beau qu'il y ait sur le continent; je n'ai pas de peine à le croire, quoique

pendant celui de New-York ait de légitimes prétentions à surpasser tous les autres. Large et spacieux, il peut contenir toute la flotte anglaise. L'entrée en est défendue par des forts bâtis sur de petites îles et qui séparent le hâvre de l'Océan. On sait déjà que Halifax est la station navale des flottes de l'Amérique du Nord et des Indes Occidentales.

En général les rues sont larges et coupées à angles droits. Les principales courent toutes parallèlement au port. Ce sont pour la plupart des magasins appartenant à de grandes maisons de commerce et entrecoupés de débarcadère puissamment assis sur des pilotis énormes. Dans le port viennent se presser en tout temps des vaisseaux de toutes formes et de tous pays. Les jours de fête, comme par exemple celui où nous nous trouvions à Halifax — 15 août, 100<sup>me</sup> anniversaire de la naissance de Walter Scott — cette marine marchande se pavoise de ses couleurs nationales, et le vent agite sur les eaux de la baie le plus riche bariolage. France, Amérique, Espagne, Villes Anséatiques, Prusse y marient leurs pavillons aux couleurs blanche et bleue de la Nouvelle-Ecosse, et ce concours d'insignes si divers témoigne honorablement de l'activité industrielle qui règne dans cette province.

Les maisons sont nombreuses, grandes, à deux ou trois étages, propres, d'un aspect riant et avenant ; mais en dehors de cela, elles n'offrent — non plus que les édifices publics, — rien de particulièrement remarquable dans leur construction. J'en excepte cependant, parmi ces derniers, les nouvelles bâtisses du Parlement Provincial situées au cœur même de la ville et qui ont coûté \$120,000. On sait qu'elles ont été l'objet d'une grave dispute entre le gouvernement fédéral et celui de la Nouvelle-Ecosse. Ce dernier, qui a appris de vieille date à devenir ambitieux, voulait que le gouvernement d'Ottawa payât les frais du nouvel édifice, bien que la construction en eût été commencée avant la Confédération. Le cabinet fédéral, qui pensait avoir soldé assez cher l'adhésion factice de la Nouvelle-Ecosse, n'entendait pas de cette oreille et résistait courageusement. La difficulté a été depuis arrangée à l'amiable. Bornons-nous à espérer que la paix n'ait pas été rétablie au détriment de notre Trésor général.

En largeur, la ville peut compter environ deux milles, depuis le hâvre et derrière la citadelle. Il y a là, immédiatement dans les environs de cette dernière, un parc magnifique qui porte fort bien son nom de *Spring Gardens*. J'ai été obligé d'avouer à un ami qui me taquinait que ce superbe jardin valait mieux encore que notre Parc-Viger de Montréal.

La citadelle, dont la construction a été commencée par le duc de Kent, père de la Reine Victoria, alors qu'il était commandant-en-chef de la garnison, ressemble beaucoup à celle de Québec, sauf qu'elle est plus considérable. Elle a une batterie de 60 canons du plus fort calibre, et on la dit imprenable. Quand nous la visitâmes, elle était gardée par le 78<sup>e</sup> régiment Ecossais.

La valeur réelle des propriétés de la ville était de \$14,000,000 en 1861 ; d'après ce que j'ai pu voir et apprendre, je ne serais nullement étonné si elle avait doublé depuis.

Halifax compte neuf banques, dix-neuf journaux dont trois quotidiens, vingt-trois églises dont les trois catholiques mentionnées plus haut, deux sociétés de construction, quatre bibliothèques publiques et plusieurs asiles. Le gouvernement impérial vient de terminer un hôpital militaire qui a coûté \$150,000.

En face de la ville, de l'autre côté du bassin, s'étend Dartmouth, joli petit village qui forme comme une espèce de banlieue à la métropole. Deux petits bateaux traversiers circulent pendant tout le jour d'une rive à l'autre, et le soir, on voit les bourgeois d'Halifax se rendre à Dartmouth avec leur famille pour faire une promenade en voiture, comme, chez nous, les citadins font *le tour de la montagne*.

Il ne conviendrait pas de laisser Halifax sans parler un peu de la société de cette ville ; mais comme notre séjour y fut très-court et que d'ailleurs nous n'eûmes pas occasion d'avoir des relations dans le *high life*, j'aime mieux donner ici l'appréciation d'un pèlerinage français qui visita Halifax il y a une dizaine d'années et qui fut à même de la connaître de très-près :

“ Pendant notre séjour à Halifax, dit-il, notre corvette fut littéralement comblée des prévenances les plus aimables, et il y aurait de notre part plus que de l'ingratitude à en perdre le souvenir. Aussi n'en avons-nous garde. Ce ne fut que fêtes, bals et diners d'apparat. Son Excellence le comte de M\*\*\* gouverneur de la Nouvelle-Ecosse, lady M\*\*\*, le général T\*\*\*, commandant les troupes, l'amiral, nous prodiguèrent tour à tour toutes les marques d'attentions imaginables, et il serait difficile de dire ce qui l'emporta dans cet empressement du bon accueil, de l'extrême courtoisie ou de la cordialité. Le charme de ces réunions fut bientôt augmenté par l'arrivée de Sir Fenwick Williams, le héros de Kars, l'orgueil de la Nouvelle-Ecosse où il est né et qui venait d'être nommé commandant-en-chef des troupes britanniques dans l'Amérique du Nord. Pour moi surtout ce fut une surprise charmante et tout-à-fait inattendue ; j'avais beaucoup entendu parler du général dans les provinces persanes, où il a fait jadis un long séjour, et nous

primes un plaisir extrême à causer des Kurdes, des Loures et des Turcs, dans plus d'un salon d'Halifax. C'est une jouissance assez vive et assez délicate que de rencontrer dans un endroit perdu des gens avec qui l'on peut s'entretenir d'un lieu non moins perdu. Il y a là comme un entrecroisement de sensations peu communes qu'il faut signaler aux sybarites.

“ Mais ce qui plaisait davantage aux dames venues d'Europe, dont quelques-unes peut-être ne songeaient pas sans douceur au moment d'y retourner, c'était de se rappeler les hommes de tous les pays que l'on se trouvait y connaître. On riait à chaque nom dont on pouvait faire quelque chose ; on y cousait des anecdotes, on en disait un peu de bien, quelquefois un peu de mal, et cela faisait diversion aux réalités du présent, toujours imprégnées du parfum de la morue, car Halifax paie aussi son tribut à l'honneur qu'il a de faire partie des colonies septentrionales : la morue y règne, y gouverne, y impose la sensation perpétuelle de sa présence et de son omnipotence.

“ Je ne veux pas m'étendre outre mesure sur des peintures du *high life* prises dans la Nouvelle-Ecosse. Je ne suis pas resté assez longtemps à Halifax pour être un juge très-compétent, et je craindrais d'ailleurs de passer pour trop prévenu. Je n'ai rien vu, rien entendu qui ne tourne à la gloire de toutes les maisons où j'ai été assez heureux pour être accueilli, et comme ce n'est pas une louange sans réserve que la malignité humaine demande ordinairement à un livre, le mieux est de n'en pas dire plus long. Mon scrupule me paraît d'autant plus fondé, en cette circonstance, que comme j'exprimais un jour toutes mes sympathies pour le pays devant deux dames qui me faisaient l'honneur de m'interroger sur mes impressions, deux regards qui se croisèrent, un double sourire plein de doute et d'ironie, un double mouvement d'épaules me donnèrent matière à réflexion, et si je n'osai pas demander ce que signifiaient ces signes de mauvais augure, je ferai peut-être bien, dans l'intérêt de ma réputation d'observateur, de supposer que la société de la Nouvelle-Ecosse est, comme toutes celles qui se sont formées et brillent sur ce monde sublunaire, obscurcie par quelques taches perdues au milieu des clartés que seules j'ai su découvrir.”



## VI

Mercredi le 16 août nous quittons Halifax par le convoi de 8 heures du matin pour aller prendre, à Annapolis, distance de 130 milles, le steamer qui devait nous conduire à St. Jean, N.-B.

En parcourant cette terre si remplie de souvenirs, l'esprit se reporte avec un douloureux intérêt vers l'histoire si triste et si consolante à la fois de la famille Acadienne. C'est à Windsor, dans le Bassin des Mines, et dans un circuit d'une trentaine de lieues, que vécut pendant de longues années, riche et heureux, ce pauvre petit peuple si indignement traité par l'Angleterre de 1755 et dont on retrouve encore partout, dans ces provinces, des débris qui ont résisté à la tempête. C'est aussi dans ces environs que se trouvaient naguère les paroisses de Pipiguit, Cobeguit, Rivière-aux-Canards, Beau-Bassin et Grand-Pré, où la race acadienne s'illustra par des travaux de dessèchement et de culture qui lui attirèrent l'admiration des Anglais eux-mêmes et qui ont fait dire à M. Rameau que leur histoire, comme celle des Hollandais, est écrite tout entière dans leurs marais.

Nous avons passé par Grand-Pré. En vain avons-nous voulu retrouver les traces de ce village si harmonieusement chanté par Longfellow et par Lemay : rien. Seule la brise, en passant, nous jette le nom d'*Evangeline*, et l'imagination rêveuse croit apercevoir dans la pénombre du souvenir cette infortunée jeune fille qui, mariée le 4 septembre 1755, se voit, le lendemain, violemment arrachée par la proscription à son Gabriel, passe toute sa vie à le chercher jusqu'au jour où, visitant les malades dans un hôpital de Philadelphie, elle le retrouve mourant et ne lui est réunie que dans le tombeau. Comme malgré soi on se sent vivement ému en songeant aux mélancoliques épisodes de cette histoire si touchante ; et l'on ne peut s'empêcher de murmurer avec mon cher Pamphile, le poète canadien :

Adieu ! vieille forêt ! Noyés dans la pénombre  
Et drapés fièrement dans leur feuillage sombre  
Tes sapins résineux et tes cèdres altiers  
Se balancent encor sur le bord des sentiers ;  
Mais sous leur frais ombrage et sous leur vaste dôme  
On entend murmurer un étrange idiôme !  
On voit jouer, hélas ! les fils d'un étranger !...  
Seulement, sur les rocs que le flot vient ronger,  
Et sur les bords déserts du sonore Atlantique  
On voit, de place en place, un paysan rustique.

C'est un pauvre Acadien dont le plaignif aïeul  
 Ne voulut pas avoir pour sépulture un linceul,  
 La terre de l'exil si lourde et si fatale,  
 Et qui revint mourir à sa rive natale !  
 Cet homme, il est pêcheur ; il vit de son filet.  
 Sa fille porte encor élégant mantelet,  
 Beau jupon de droguet, chapeau de Normandie.  
 Elle a de beaux yeux noirs, une épaule arrondie.  
 Sa femme, tout le jour, tourne son gai fuseau ;  
 Ses garçons, comme lui, se complaisent sur l'eau.  
 Dans les veilles d'hiver, quand les vagues écument,  
 Assis au coin de l'âtre où les fagots s'allument,  
 De l'humble Evangéline on conte les malheurs :  
 Et les petits enfants versent alors des pleurs.  
 Et l'Océan plaintif vers ses rives brumeuses  
 S'avance en agitant ses vagues écumeuses ;  
 Et de profonds soupirs s'élèvent de ses flots  
 Comme pour se mêler au bruit de leurs sanglots !

Mais, quels que soient les malheurs et les persécutions qui l'affligent, une race qui a la Foi pour guide ne meurt pas. C'est en vain qu'au milieu du dernier siècle, le gouvernement de l'Angleterre a voulu pratiquer l'infâme métier de tyran et de bourreau. Grâce au Ciel, les Acadiens sont encore debout ; ils ont pieusement conservé, comme le dit si bien M. Rameau, la tradition de leurs ancêtres ; ils sont toujours restés Français, Catholiques et Acadiens, fiers sur les ruines fumantes de leur patrie, et personnifiant, au milieu de l'invasion britannique, la protestation invincible de la Justice et du Droit.

Aussi, malgré la proscription et les mesures honteuses dont elle fut la pauvre victime, la famille Acadienne, qui comptait environ 30,000 âmes lors de sa dispersion, s'élève aujourd'hui à plus de 110,000 âmes ; elle est disséminée dans la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick, l'île du Cap-Breton, l'île du Prince-Edouard, dans les îles de la Madeleine et sur les côtes du Labrador, à Terre-neuve et sur la côte nord de la Baie des Chaleurs. Son foyer principal est le Nouveau-Brunswick, et nous avons des preuves éclatantes de sa vitalité par la part active qu'elle commence à prendre dans les affaires, même dans l'administration politique de cette Province.

Voilà ce qu'a su devenir ce petit peuple malgré la tempête, en s'appuyant sur les deux grandes bases de l'ordre social, la Religion et la Liberté.

## VII

Windsor, que les réminiscences acadiennes nous ont fait perdre de vue, est une bien jolie petite ville, et nous lui accordons en passant une franche admiration. Elle compte dans son sein une banque, un journal et la plus ancienne Université de la Nouvelle-Ecosse, le *King's College*, que nous aperçûmes, en quittant la gare, perché sur une colline élevée d'où il domine toute la campagne environnante. Celle-ci est des plus riches et des plus fertiles, et semble justifier pleinement le titre de "Jardin de la Nouvelle-Ecosse" qu'elle porte orgueilleusement.

Après avoir franchi 84 milles de cette campagne exceptionnellement privilégiée, nous arrivâmes à Annapolis, l'antique Port-Royal de la vieille Acadie.

C'est là qu'en 1604 M. de Monts bâtit le premier fort qui fut construit dans le pays acadien, et où M. de Pontreincourt amena, deux ans après, une colonie d'ouvriers. Là eut lieu le commencement de cette lutte acharnée qui se termina, plus d'un siècle après, par la proscription de la race acadienne. En 1613 le capitaine Samuel Argall s'empara de Port-Royal que les Anglais abandonnèrent ensuite pour le reprendre en 1654; puis en 1667 ils le restituèrent à la France, ainsi que toute l'Acadie, au rétablissement des Stuart. Cependant Port-Royal retomba, en 1690, au pouvoir des Anglais qui restèrent maîtres de l'Acadie pendant sept ans et la rendirent encore une fois à la France. En 1707, les habitants de la Nouvelle-Angleterre dirigèrent sur Port-Royal une expédition de deux vaisseaux et 2,000 hommes; elle fut repoussée, mais trois ans après Port-Royal passait de nouveau aux mains des Anglais, et plus tard toute l'Acadie était définitivement cédée à l'Angleterre par la France.

Annapolis porte encore la trace des luttes gigantesques qu'il a soutenues dans ces temps reculés où il était le quartier-général des Français du Nouveau-Monde. Nous avons pu voir les ruines des anciennes fortifications, et on nous a montré l'endroit où, avant de prendre la route de l'exil, les infortunés Acadiens se sont réunis pour la dernière fois.

Le steamer *Empress* nous attendait à Annapolis. Nous n'eûmes que le temps d'embarquer, mais il nous suffit d'un coup d'œil pour juger de l'ensemble de cette ville qui n'a plus guère d'intéressant que ses souvenirs; et encore ces réminiscences n'offrent-elles d'attrait qu'à ceux dont les sympathies, provenant d'une communauté

d'origine, peuvent comprendre tout ce qu'elles ont de poignant et de douloureux : le cœur de l'Anglais et celui de l'Américain restent froids devant ces vestiges d'une immense infortune nationale.

Au reste, ce n'était plus le temps de nous livrer aux idées sombres et mélancoliques ; nous approchions de la Baie de Fundy, et comme la tristesse est une excellente prédisposition pour le mal de mer, il fut décidé de donner un autre cours à nos pensées. Plus de deux cents passagers encombraient le vaisseau, tous des étrangers pour nous : il nous était donc difficile de recommencer les joyeuses récréations que nous nous étions permises à bord du *Secret* dans le golfe ; d'ailleurs, notre petit cercle canadien s'était sensiblement retréci par suite du départ successif de trois ou quatre de nos compagnons, obligés de prendre les devants. Plus de chansons, plus de tribunaux civils et criminels ; mais restaient encore les gais propos et les éclats de rire qu'ils provoquent : nous en usâmes abondamment. C'est un spécifique que je recommande d'une manière toute spéciale à ceux qui voyagent sur mer.

Après avoir descendu la rivière Annapolis sur un espace de 5 à 6 milles, nous arrivâmes à Digby qui est bien le site le plus pittoresque que nous ayons vu dans ces provinces. Bordé, de chaque côté, par d'immenses collines qui atteignent presque la hauteur de montagnes, ce canton ressemble beaucoup aux peintures qui représentent les paysages si merveilleux de la Suisse : il n'y manque que des châlets et des glaciers.

Cinq minutes après avoir quitté Digby, nous entrâmes dans la trop fameuse Baie de Fundy. Comme la température était calme et que maître Eole s'était renfermé cette fois dans une sage abstention, nous n'eûmes pas occasion de savoir pourquoi la navigation de cette anse de mer est aussi âpre que celle de la Manche ; mais j'avoue que nous ne regrettâmes nullement cette satisfaction refusée à notre curiosité : nous en avons eu assez dans le Golfe.

La Baie de Fundy, à l'endroit où nous la traversâmes, compte une cinquantaine de milles de largeur. Lorsqu'on est au milieu, et même avant d'y arriver, les côtes disparaissent, et on ne voit plus que le ciel et l'eau. D'ordinaire celle-ci est très-agitée, et les voyageurs ne s'y risquent qu'avec une certaine frayeur, tant ils redoutent pour leur système nerveux l'effet de cette agitation.

La traversée dure ordinairement de cinq à six heures. Partis d'Annapolis à 2½ heures, p. m., nous sommes arrivés à St. Jean à 8, au milieu de la pluie et du brouillard qui paraît être éternel dans ces parages.

## VIII

Au 17<sup>e</sup> siècle, le Nouveau-Brunswick formait, avec la Nouvelle-Ecosse, l'île du Prince Edouard, Terre-Neuve et une grande partie de l'Etat du Maine, l'ancienne Acadie. Quand les Anglais en firent la conquête, tout ce pays fut appelé la Nouvelle-Ecosse et plus tard divisé en Provinces sous les noms qu'elles portent au jourd'hui. Quoique des établissements eussent été fondés depuis longtemps dans la terre d'Acadie, il ne fut question de St. Jean qu'en 1604 quand Champlain, qui dirigeait l'expédition commandée par M. de Monts, après avoir côtoyé les rives de la Nouvelle-Ecosse, traversa la Baie de Fundy et découvrit la magnifique rivière qu'il appela St. Jean et que les indigènes avaient jusque-là nommée Ouangondy. En 1667 l'Acadie fut cédée à la France par le Traité de Breda; mais aucun établissement important ne fut fondé avant 1749, époque où un fort fut construit à l'embouchure de la rivière Nerepis, à environ dix milles de la ville de St. Jean. En 1754 les Français furent de nouveau chassés par les Anglais qui établirent une garnison à St. Jean sous le commandement du colonel Moncton. En 1764 les premiers colons anglais arrivèrent au Nouveau-Brunswick, mais ce ne fut que dix-neuf ans plus tard que les royalistes jetèrent les fondements de la cité.

La ville de St. Jean date donc de 1783. Plus jeune que Halifax, elle n'a pas encore tous les développements qu'a pris la capitale de la Nouvelle-Ecosse, mais elle est relativement très-avancée. Bâtie sur une péninsule rocheuse, son site est on ne peut mieux choisi pour en faire une ville fortifiée; cependant les fortifications lui manquent pour le moment. La nature rocailleuse du terrain n'a pas permis de donner aux rues l'ornementation d'arbres que l'on remarque à Halifax; en revanche les voies publiques sont droites et très-larges; la rue King, qui est le principal centre commercial, compte jusque près de 100 pieds de largeur.

En général les maisons sont construites en bois et en brique: les maisons de pierre sont l'exception, et il y a peu d'édifices publics qui valent la peine d'être mentionnés. La cathédrale catholique est assurément ce qu'il y a de mieux dans ce genre; elle fait honneur aux 12 ou 15,000 co-religionnaires qui forment la minorité d'une population de 52,300 âmes. Le gouvernement municipal paraît fort bien administré. Le faubourg Carleton, situé sur le côté droit de la rivière,—laquelle entre dans le hâvre par une étroite fissure qui semble avoir été produite dans le roc solide par

quelque convulsion de la nature—est relié à la ville par un fort beau pont suspendu qui mesure 640 pieds de longueur. De cet endroit on a une excellente vue de la ville et du port.

Ce dernier est commode, sûr et très-spacieux. Sans offrir toutes les facilités que présente celui d'Halifax, il suffit amplement au commerce de St. Jean qui est fort considérable. Dans le hâvre même la pêche est très-abondante; elle produit annuellement 15,000 quarts de hareng, 3,000 de saumon et 2,000 d'alose.

Outre plusieurs manufactures, St. Jean possède des chantiers maritimes remarquables par la solidité des voiliers qui y sont construits. La ville compte trois banques qui font des opérations considérables, trente-quatre églises dont trois catholiques, un asile d'aliénés, deux hôpitaux, un palais de justice, une prison et un pénitencier, une quinzaine de journaux dont trois quotidiens, grand nombre de sociétés philanthropiques, un télégraphe d'alarme et des chars urbains. Bref, elle semble marcher rapidement dans la voie du progrès, et je ne serais pas étonné qu'avant longtemps elle surpasserait Halifax.

Au reste, il ne faut pas perdre de vue que St. Jean n'est que la capitale commerciale du Nouveau-Brunswick. La capitale politique est Frédérickton, située à 68 milles dans l'intérieur.

Bâtie dans une plaine entourée d'une chaîne de collines qui s'élèvent en gradations régulières, Frédérickton présente un aspect charmant et pittoresque; mais elle n'a de ville que le nom, et le fait qu'elle forme partie d'un comté au lieu d'être à elle seule un district électoral ne prouve pas qu'elle soit très-élevée sur l'échelle des cités. Comme capitale provinciale, elle paraît occuper le même rang, toute proportion gardée, qu'Ottawa qui, bien que simple bourgade, a été choisie de préférence à toutes nos autres grandes cités pour être la capitale fédérale, et encore elle est loin de promettre l'avenir brillant qui est réservé à cette dernière.

Connue, du temps des Acadiens, sous le nom de Ste. Anne, la ville de Frédérickton fut, en 1785, constituée quartier-général de la Province par Sir Guy Carleton, premier Gouverneur du Nouveau-Brunswick; depuis, elle a toujours été capitale provinciale, siège du Gouvernement et de la législature, et résidence des lieutenants-gouverneurs. Elle fut incorporée ville en 1848, et on s'étonne que, malgré tous les avantages qui viennent d'être énumérés, à part celui d'être le centre d'un grand comté agricole, l'entrepôt de la plus grande partie des productions de la rivière St. Jean et une population de 6,000 âmes, elle n'ait pas fait plus de progrès et ne soit point tout-à-fait sortie des langes de l'enfance. Les édifices publics et les maisons, sont pour le moins très-modestes; on en a une idée

par les bâtisses du Parlement qui sont tout bonnement en bois. Frédéricton est un charmant village, coquet, délicieux même, mais ce n'est pas une ville.

En revanche, la route pour s'y rendre offre au touriste amateur des points de vue champêtres ample matière à dédommagement. La rivière St. Jean, qui a un parcours de 450 milles et qui est l'une des plus belles de l'Amérique, abonde en beautés naturelles que l'œil de l'observateur ne cesse de contempler et devant lesquelles l'âme de l'artiste doit se sentir considérablement émue. Pour varier un peu et éviter la monotonie qu'engendre inévitablement la répétition du même tableau, quel que grandiose qu'il soit, on peut revenir de Frédéricton par le chemin de fer.

A ce propos, je dois constater que le Nouveau-Baunswick peut se vanter d'avoir à coup sûr l'une des plus belles voies ferrées qui se puissent imaginer. *L'European and North American Railway* est divisé en trois branches : l'une, de St. Jean à Shediac, 108 milles ; l'autre 131 milles, de St. Jean à Houlton, avec un embranchement vers Ste. Croix. On a complété l'été dernier les 56 milles qui séparent cette dernière localité de Mattawamkeag où se trouvait la troisième branche qui se relie à Bangor, 58 milles plus loin, et où aboutit le *Maine Central* qui fait le service entre Bangor et Portland. C'est l'inauguration de ce chemin qui a réuni, au mois de novembre dernier, le Président des Etats-Unis et le Gouverneur du Canada à un même banquet. Nous avons donc aujourd'hui une voie ferrée continue de Montréal à St. Jean, Nouveau-Brunswick, et de là à Shediac et Amherst ; puis bientôt, le chemin de fer Intercolonial qui doit passer en cet endroit, ayant relié Amherst à Truro, à l'autre bout de la péninsule, nous aurons une voie de communication directe entre Montréal et Halifax sans avoir à passer par la mer.

Mais la distance sera énorme, et il est déjà question de l'abrèger ; plusieurs projets de chemin de fer sont à l'étude, et celui de la Rivière-du-Loup à Woodstock, qui a obtenu l'année dernière des secours du Parlement de Québec, se trouve hors d'œuvre. Par cette route, en effet, la distance de Montréal à St. Jean est de 615 milles ; il est aussi question d'une autre ligne qui irait de la Rivière-du-Loup à Moncton et par laquelle la distance de Montréal serait de 757 milles ; tandis qu'en prenant le point de départ à Sherbrooke et en rejoignant la ligne à Mattawamkeag, la distance sera abrégée à 436 milles. C'est ce dernier projet qui sera adopté, et on m'a assuré que dans cinq ans cette vaste entreprise qui doit de Montréal ou de Québec nous sauver trois jours pour le voyage

d'Europe, sera passée dans le domaine des faits accomplis. L'Inter-colonial ne tardera donc pas à avoir des rivaux.

Revenus à St. Jean, nous jetâmes un dernier coup d'œil sur la ville et ses environs, puis nous préparâmes le départ.

## IX

Il faisait un bien beau temps quand nous sommes partis de St. Jean, vendredi le 18. Les cataractes du ciel, n'ayant plus rien à laisser échapper, s'étaient hermétiquement fermées. Un soleil resplendissant, une forte chaleur qui fut bientôt tempérée par l'air frais de la mer, et pas de vent : c'était plus que suffisant pour nous faire espérer une bonne traversée pendant les vingt quatre heures qui allaient suivre. Nous ne fîmes pas trompés.

A 7½ heures du matin nous prenions passage à bord du *New-England*, confortable et vaste steamer qui, avec le *New-Brunswick* et le *New-York*, fait alternativement le service entre St. Jean et Boston. Tous trois appartiennent à la Compagnie Internationale dont le siège principal est à Portland. Ce sont des vaisseaux qui inspirent une grande confiance aux voyageurs, et je dois ajouter que le service général ne laisse rien à désirer.

Près de 250 personnes encombraient le navire, et dans cette foule de passagers je ne crois pas qu'il y eût plus de cinquante Canadiens : des Américains, encore des Américains et rien que des Américains ! Avant même d'avoir franchi les limites de notre pays, nous nous trouvions en pleine République, c'est-à-dire que ces messieurs, et surtout ces dames, sachant fort bien prendre leurs aises, nous mettaient parfaitement libres d'en faire autant. Nous n'y manquâmes pas.

A 8 heures précises, le *New England*, faisant entendre un dernier coup de sifflet, s'éloigna du quai de St. Jean et prit le large ; en moins d'une demi-heure il sortait du hâvre, puis dépassant l'île-aux-perdrix qui s'avance à l'entrée comme une sentinelle perdue, nous nous retrouvâmes en plein dans la Baie de Fundy. Pas plus que la première fois cependant nous ne fûmes effrayés de sa mauvaise réputation. Touchée sans doute par ce témoignage de confiance, elle ne nous joua aucun vilain tour, et c'était bien joyeusement que nous murmurions de temps à autre l'air de la *Muette* d'Auber :

Amis, la matinée est belle....



Au reste, quatre heures après, vers midi, nous entrions dans la baie de Passamaquoddy, formée par l'île de Campo-Bello, à l'embouchure de la rivière Ste. Croix, et en peu d'instants nous débarquions à Easport, Etat du Maine. Pour la première fois depuis notre départ de Montréal, nous nous trouvions dans une ville américaine. Cela se voyait au drapeau étoilé qui flottait au haut du fort Sullivan, presque vis-à-vis Campo-Bello où ondulait le drapeau anglais ; cela se voyait surtout à la multitude des *eating shops* et des *dining rooms* qui bordaient le port. Comme le steamer restait une heure en cet endroit et que nous voulions prendre de suite l'air du pays, nous entrâmes dans l'un de ces restaurants à la carte. Nous en fîmes quittes pour un mauvais diner et la peine de recommencer, une fois à bord ; mais c'est égal, nous eûmes le temps de nous dégourdir un peu les jambes, fatiguées par le roulis de la Baie de Fundy, toute sage que celle-ci se fût montrée.

Vers 1 heure de l'après-midi, tous les passagers étant remontés à bord, le *New-England* se remit en route et sortit de la baie en passant tout près de Lubeck, petit village fondé par des pêcheurs allemands et qui en 1812 servit de refuge aux habitants d'Easport dont les Anglais s'étaient emparés. Notons, entre parenthèse, que nos aimables voisins, suivant en cela leur louable habitude, s'y trouverent si bien à l'aise qu'ils finirent par y demeurer. On s'étonne seulement qu'ils n'en aient pas fait autant avec Campo-Bello.

Au sortir de la Baie, nous nous trouvâmes en plein océan atlantique. Quel magnifique et sublime spectacle que celui de l'immensité ! On ne cesse de le contempler, et c'est bien difficilement que l'on se soustrait aux grandes idées qu'il inspire. Dans le lointain, au moyen de la lunette, on pouvait distinguer les voiles des navires se dirigeant vers l'Europe ; mais de près, pas une seule rencontre, rien que le silence et la solitude. A droite cependant on voyait la terre, tantôt distinctement, tantôt sous la forme de lignes bleuâtres se dessinant à l'horizon. Ici la nature change d'aspect et prend une grandeur que nous ne lui avions pas encore vue dans ces parages. Tous les îlots qu'on aperçoit de loin sont autant de montagnes fièrement dressées en face de la Grande-Terre qui, relevée elle-même en falaises orgueilleuses, couverte de bois épais, assombrie par la verdure des sapins, montre un amas d'escarpements et de croupes, de rochers surplombants et de pentes rapides qui remplissent l'âme d'une sorte de respect craintif.

La nuit arriva bientôt, et avec elle un changement désagréable dans l'état de la température. Mais comme c'était l'heure de prendre le lit, nous n'eûmes guère l'occasion d'en subir les conséquences.

Vers 3½ heures du matin la cloche du bateau nous réveillait en sursaut. De prime abord nous crûmes à un accident, à un naufrage, et pour ma part, je me préparais déjà à endosser l'appareil de sauvetage qui se trouve dans chaque lit, lorsqu'on vint m'assurer que nous approchions de Portland et que ce que nous avions pris pour un tocsin d'alarme était tout simplement le signal pour avertir ceux qui devaient laisser le steamer en cet endroit. En un tour de main nous eûmes fait notre toilette, réuni tous nos effets, prêts pour le débarquement ; puis nous montâmes sur le pont en fredonnant :

Mais quand parut la pâle aurore,  
On entendit un vague.....

Mais le dernier mot resta dans le gosier, ou plutôt fut emporté par l'éclat d'un énorme coup de canon tiré à bord pour annoncer l'arrivée du *New-England*. Cette fois le bruit n'était plus vague du tout. Comme il faisait encore nuit, nous ne pûmes voir que très-indistinctement les 365 îles que contient la baie de Portland et parmi lesquelles il y en a qui sont le rendez-vous fashionable des baigneurs et baigneuses de haute volée qui viennent de toutes les parties des Etats-Unis ainsi que du Canada.

Quelques minutes après nous mettions pied à terre, et après avoir visité Portland dans tous ses détails, nous prenions le chemin de fer pour Boston et New-York.

Mais comme le récit de cette excursion sur le sol américain m'entraînerait trop loin, je m'arrête ici. D'ailleurs, notre voyage dans les provinces maritimes se terminait à Portland : il avait duré dix-sept jours. Nous emportions avec nous assez d'agréables impressions pour ne pas envier aux autres peuples le bonheur de vivre dans d'autres pays que le nôtre.

En effet, c'est surtout quand on l'étudie sur nature et qu'on le voit sous toutes ses faces, sous tous ses aspects, qu'on comprend la valeur réelle du Canada. Rempli alors d'un noble sentiment d'orgueil et de fierté nationale que le patriotisme fait vibrer au fond du cœur, on ne peut s'empêcher de s'écrier avec le poète :

Moi je préfère ma patrie,  
Avant tout je suis Canadien.

J. A. GÉNAND.

## LE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

---

Sir Allan McNab disait, il y a déjà bien des années : "My policy is railways." Lorsque cet homme d'état faisait cette déclaration qui, depuis 1867 surtout, est devenue le credo de nos gouvernements, les voies de communication dans le pays étaient bien imparfaites. De fait, il ne faut pas reporter son souvenir loin en arrière pour signaler l'époque où il n'y avait pas un seul chemin de fer en Canada. En 1850, la locomotive ne parcourait encore qu'une distance de 55 milles.

Mais un énorme changement s'est réalisé depuis. Une véritable fièvre de progrès s'est emparée de notre population, et les habitudes routinières d'autrefois ont disparu rapidement. Les capitaux anglais qui ont construit les deux tiers des chemins de fer du monde entier, ont afflué dans notre pays, et nous ont puissamment aidé à mettre à exécution nos grandes entreprises nationales : nos chemins de fer et nos canaux.

Le Grand Tronc seul s'est construit au coût total de \$102,865,429 et forme notre plus grande artère de communication. Le Grand Occidental (*Great Western*) a coûté \$24,877,454 et la construction d'autres chemins de fer, qui ont semé sur leur passage l'activité commerciale et la prospérité, n'a pas fait dépenser moins de \$30,000,000. Le pays est aujourd'hui sillonné par au moins 3000 milles de chemins de fer et avant deux ans nous en aurons plus de 4,400 en opération.

Ecrire l'histoire des chemins de fer en Canada, ce serait retracer le développement et les progrès énormes que le pays a subis depuis vingt ans. Car, c'est à ces rapides moyens de locomotion que nous devons attribuer dans une grande mesure le mouvement progressif

dans l'agriculture, le commerce et l'industrie dont nous sommes témoins. Ils ont été encore nos meilleurs pionniers de la colonisation, et si la forêt s'éloigne aujourd'hui si promptement, nous pouvons en faire remonter la cause également à nos chemins de fer.

C'est ce que l'opinion publique éclairée a compris et le pays a fait les plus grands sacrifices pour encourager de pareilles entreprises et construire un véritable réseau de voies ferrées. Le gouvernement leur a accordé des subventions considérables en terres ou en argent et les municipalités ont suivi libéralement son exemple.

Nous croyons rester dans les strictes limites du vrai en affirmant que la Confédération a été surtout le point de départ des progrès créés par les chemins de fer. Quand bien même ce régime politique n'aurait produit que ce résultat, il suffirait presque pour donner raison aux hommes d'état qui ont contribué à son inauguration.

La Confédération portait dans ses flancs deux mesures extrêmement importantes pour le développement du pays : la construction du chemin de fer Intercolonial et du chemin du Pacifique. Ce sont deux nécessités du nouvel ordre de choses politique et elles en sont la conséquence naturelle. Car, sans l'exécution de ces deux grandes artères de communication, les provinces fédérales restent sans rapports, sans cohésion, et leur union politique et commerciale n'est qu'un vain mot. Ces divers états continuent à se mouvoir isolément dans leurs orbites, éloignés de leur centre de gravitation. L'unité politique vers laquelle nous devons tendre, tout en maintenant nos franchises provinciales, devient irréalisable.

L'Intercolonial qui aura une longueur d'environ 560 milles, et dont on porte le coût à \$20,000,000, sera terminé d'ici à deux ans. Cette route est indispensable à l'autonomie de la Confédération au point de vue commercial comme au point de vue militaire. Elle reliera les provinces maritimes au Canada, développera la colonisation sur presque tout son parcours, servira de débouché au commerce inter-provincial, en attendant qu'elle soit l'un des plus longs anneaux de la grande chaîne transcontinentale qui va joindre les deux océans. Dans un cas de guerre avec les Etats-Unis, elle serait en hiver la seule voie rapide de transport du côté de l'Atlantique pour les troupes anglaises qui viendraient au secours de nos foyers menacés. C'est le caractère militaire de cette route qui a décidé le gouvernement anglais à garantir une partie de l'emprunt que nous avons contracté pour sa construction.

Quelleque soit l'importance de cette route, son éclat pâlit comme une étoile inférieure devant un météore lumineux, lorsqu'on la

compare au Chemin Canadien du Pacifique, dont les chambres fédérales viennent de décréter l'exécution. Cette œuvre surpasse, par le coût et l'immensité de ses résultats économiques, toutes les autres entreprises publiques qui ont jamais été exécutées en ce pays.

Nous en donnerons une idée lorsque nous aurons dit que ses frais de construction dépasseront le montant entier de la dette publique de la Confédération, qui est d'environ \$80,000,000. Et nous ne croyons pas exagérer en affirmant qu'aucun pays ayant une population aussi relativement limitée que le nôtre, n'a jamais osé jusqu'à présent mettre à effet une conception aussi grandiose.

Une question de cette portée occupe donc, à juste titre, l'attention publique. Elle a été reçue avec une faveur exceptionnelle par nos hommes politiques de presque toutes les nuances, et le succès de cette grande œuvre ne saurait être mis en doute. Le temps est plus que jamais arrivé d'étudier son importance et les conséquences incalculables qu'elle est appelée à produire pour notre avancement matériel et le maintien de nos institutions politiques. Aussi croyons-nous remplir un devoir, en offrant au public canadien notre modeste contingent de renseignements sur une aussi vaste entreprise, qui aura sa place parmi les projets géants dont le dix-neuvième siècle a vu l'exécution.

## I

## LE CHEMIN DU PACIFIQUE. APERÇU HISTORIQUE DE L'ENTREPRISE.

Le projet de construire un chemin de fer sur le territoire britannique de l'Atlantique au Pacifique, n'est pas une idée nouvelle. Depuis longtemps il a été ébauché et on en a reconnu l'importance et la praticabilité. Si un certain public l'a accueilli pendant un nombre d'années avec indifférence, en le rangeant au nombre des utopies, il a été en revanche mis à l'étude par des hommes pratiques et éclairés, qui ont démontré l'importance de la révolution économique qu'il doit opérer au nord ouest du continent.

Dès 1848, le lieutenant Synge publiait une brochure intitulée : "Canada in 1848" dans laquelle il faisait valoir fortement l'entreprise. Cet officier de l'armée anglaise, ayant passé quelque temps dans le pays, était en mesure d'en parler avec connaissance de cause.

En 1852, M. Synge, devenu Capitaine, revenait à la charge et lisait devant la Société Géographique de Londres, une étude sur la

question d'un chemin de fer à travers le territoire britannique. Son projet, dit M. A. Langel, "(1)" "est conçu de telle manière que le chemin de fer s'appuie partout sur des voies navigables, et que chaque partie forme un tronçon assez important en lui-même pour attirer l'émigration. Le chemin de fer dès aujourd'hui peut suivre et cotoyer en quelque sorte, jusqu'à trois cents lieues dans les terres, les grands lacs qui forment le plus magnifique réseau de navigation intérieure qu'on puisse trouver dans le monde. Le grand système des rivières qui descendent dans le lac Winnipeg et entrent dans la Baie d'Hudson, en formait la continuation naturelle. Ces voies, qu'on pourrait partout rendre navigables, ouvriraient le continent jusqu'au pied des Montagnes Rocheuses. Cet immense réseau de lacs et de rivières serait complété, du côté du Pacifique, par le système des rivières qui vont y verser leurs eaux, et dont les sources indiquent les passages les plus faciles de la grande chaîne centrale. A ces hautes latitudes le massif montagneux est tellement abaissé, qu'à l'époque des grandes crues, les eaux des deux bassins hydrographiques se rejoignent et se mêlent. Bien que le climat des contrées qui dominent le lac Supérieur soit très rigoureux, le capitaine Syngé les représente comme parfaitement propres à la culture. La saison d'été y est courte, mais très chaude, les céréales et les fruits y arrivent rapidement à pleine maturité. Plus on avance du côté de l'Océan Pacifique, plus l'âpreté du climat s'efface et tous les voyageurs s'accordent à reconnaître qu'à l'île Vancouver, il est extrêmement doux."

Le major Carmichael Smith qui avait également demeuré dans le pays, est aussi un des premiers promoteurs de l'entreprise. Brochures, lettres aux hommes d'état anglais, communications à la presse, il mit tout en œuvre pour attirer l'attention publique sur cette question qui ne lui avait jamais encore été présentée sous un jour aussi lumineux. Ces écrits n'eurent pas d'effet pratique, mais ils firent du moins connaître un projet qui n'était pas encore mûr, et l'auteur réussit tellement à dégager cette idée de toute apparence d'utopie, que la plupart des journaux de Londres en parlèrent fort avantageusement.

En 1849, il publiait en faveur de ce chemin, une lettre adressée à M. Haliburton, l'un des hommes les plus remarquables de la Nouvelle Ecosse et le satirique auteur d'un ouvrage plein de sel : "The Clockmaker." Le Major Smith était l'ami intime de M. Haliburton et de notre vétéran politique, l'hon. M. Howe, aujourd'hui secrétaire d'Etat pour les Provinces.

1. *Le chemin de fer du Pacifique.* A. Langel. *Revue des Deux Mondes.* 1856.

En 1850, il livra ce travail à la publicité sous la forme d'une brochure. Le pays ne possédait alors que quelques tronçons de chemin de fer et le major Carmichael Smith demandait hardiment la construction d'une voie ferrée, d'un océan à l'autre, depuis Halifax jusqu'à la rivière Fraser, dans la Colombie Britannique.

Il calculait que 2,935 milles séparaient les deux océans, soit : 635 milles d'Halifax à Québec, 1200 de Québec à Fort Garry et 1150 de Fort Garry à la rivière Fraser. La première section devait coûter £5,000,000 et la seconde £10,000,000 et la troisième £10,000,000. M. Smith eût pu rendre cette évaluation sur le coût de l'entreprise plus exacte, s'il eut été mieux renseigné sur la longueur du trajet que le chemin devait parcourir, car il abrégait la distance de plusieurs cents milles, puisque de Montréal à l'embouchure de la rivière Fraser seulement, elle est d'environ 3000 milles.

L'auteur envisageait la question surtout au point de vue impérial, et dans son langage énergique, il appelait le chemin : *the great link required to unite in one powerful chain the whole english race*. Il était selon lui de la plus haute importance pour l'Angleterre de construire cette route comme devant lui assurer pour toujours une libre communication avec ses possessions orientales. L'Angleterre pouvait entreprendre l'exécution du chemin de concert avec la Compagnie de la Baie d'Hudson et ses colonies britanniques, et l'on aurait nommé un bureau de direction générale, formé de 15 commissaires, dont 3 de l'Angleterre, 3 de la Compagnie de la baie d'Hudson, 3 du Canada, 3 du Nouveau Brunswick et 3 de la Nouvelle-Ecosse. Et les travaux se seraient faits sous son contrôle par une compagnie intitulée : "La compagnie du chemin de fer de l'Atlantique et du Pacifique."

M. Smith voulait combiner la construction du chemin avec un système d'émigration, qui aurait eu pour but de déverser le trop plein du peuple anglais dans nos solitudes de l'ouest. Mais conformément à une idée fort populaire à cette époque, il suggérait de faire exécuter le chemin par des détenus qui, au lieu d'encombrer les prisons anglaises, auraient été employés aux terrassements de la route, dans ces régions éloignées. Leur surveillance se serait faite par des soldats, dont le licenciement, au bout de dix ans, aurait coïncidé avec l'octroi gratuit de lots de terre qu'ils auraient cultivés.

M. Smith faisait encore une description très encourageante du pays que devait sillonner cette grande artère intercontinentale. En signalant l'importance de cette entreprise, il nous représentait le pays complètement métamorphosé sous son influence, les plaines de l'ouest changées en de fertiles campagnes, Halifax,

Québec et Montréal prenant un accroissement extraordinaire c des villes pleines d'avenir surgissant le long de son parcours.

M. Smith disait encore : Sir Alexander MacKenzie a tracé en grosses lettres vermillonnées, cette courte inscription sur les rocs du Pacifique : " Alexander MacKenzie, du Canada, par terre, le 22 juillet 1794. " Quel sera le premier ingénieur qui gravera sur les Montagnes Rocheuses : " Ce jour, l'ingénieur A. B. a conduit la première locomotive à travers les Montagnes Rocheuses. "

MM. F. A. Wilson et Alfred B. Richards publiaient presque en même temps (1850), un livre assez considérable sous la rubrique : *Britain redeemed and Canada preserved*. Ils nous représentent l'Angleterre obérée de dettes, souffrant d'un surplus de population d'au moins 5,000,000 d'âmes, ravagée plus que jamais par la plaie du paupérisme, menacée d'une crise commerciale, et ne pouvant échapper à un désastre imminent et à un terrible mal social, que par cette grande entreprise qui devait raviver le commerce anglais, offrir un placement avantageux aux capitaux et attirer dans notre pays une affluence énorme de population anglaise.

Evidemment, ces deux publicistes n'auraient jamais formé partie de l'école de Manchester. Car, ils ont la plus haute idée de l'importance du Canada et ils croient que l'exécution d'un chemin de l'Atlantique au Pacifique aurait pour effet de river son avenir aux destinées de l'empire, de perpétuer l'union coloniale et de nous rendre à jamais indépendants des Etats-Unis. Comme M. Smith, ils suggèrent que l'on transplante des colonies pénales dans l'ouest, dans le but d'exécuter les immenses travaux du chemin.

L'année suivante (1851), M. Allan MacDonell publiait à Toronto un brochure intitulée : *A railroad from Lake Superior to the Pacific, the shortest, cheapest and safest communication for Europe with all Asia*. Le titre de l'ouvrage indique parfaitement le but de l'auteur, et quoique cette étude n'ait que 16 pages, petit texte, elle contient, sous une forme extrêmement concise, tous les arguments que l'on pouvait faire valoir en faveur de l'entreprise. C'est pour la première fois probablement que cette importante question était aussi habilement traitée par une plume canadienne.

M. MacDonell calculait que 1700 milles séparaient le Lac Supérieur du Pacifique et que le chemin pourrait se construire, au coût d'environ \$20,000 par mille, moyennant la somme totale de \$35,000,000. Cette évaluation était bien trop modérée, puis que le chemin nécessitera une dépense trois fois plus considérable.

Le pays qui ne portait pas ses vues si haut, ne prêta guère d'attention à une entreprise aussi gigantesque. Aux yeux d'un grand



nombre, elle devait avoir le sort de tant d'autres beaux projets que l'on caresse comme de vaines chimères.

L'esprit d'incrédulité avec lequel on accueillit cette idée n'a pas lieu de nous surprendre. N'a-t-on pas tourné en dérision M. Ash Whitney, de New-York, lorsque l'un des premiers, il fit un énergique appel à l'opinion publique et aux capitalistes pour construire un chemin de fer à travers le territoire américain jusqu'au Pacifique? Mais on sait que M. Whitney a fini par avoir raison d'une manière éclatante, puisque le 10 mai 1869, on inaugura au milieu de démonstrations solennelles et enthousiastes, le premier chemin de fer américain qui ait relié les deux océans, en donnant une solution victorieuse à l'un des plus grands problèmes qui se soient encore offerts à la science et à la persévérance humaine.

Pendant ce germe d'une grande idée se fit jour quelque part. L'hon. M. Sherwood présenta dans notre législature provinciale en 1851, un bill incorporant une compagnie pour la construction du chemin du Pacifique. Dans la session de 1852-53, une pétition fut présentée par M. Allan MacDonell et autres pour construire un chemin de fer du Lac Huron au Pacifique, à la condition que le gouvernement leur allouât une subvention de 60 milles de terrain sur tout le parcours de la ligne.

En 1854-55, l'hon. A. N. Morin, le champion de tant de belles causes, fit passer un bill incorporant une compagnie pour la construction du Chemin du Pacifique du Nord. Mais cette compagnie ne s'avisait pas plus que les précédentes de mettre sa charte à effet.

En 1858, une puissante compagnie s'organisa dans le même but et l'on crut que l'entreprise allait avoir enfin un commencement d'exécution. Mais, malgré la formation d'un bureau de direction composé d'hommes influents, on ne tenta aucune opération sérieuse. Cette compagnie prit le nom de "Compagnie de transport maritime et par chemins de fer du Nord Ouest." Elle avait, dit M. Fleeming dans une étude publiée en 1863, des pouvoirs très étendus; en outre de la faculté de trafiquer sur les fourrures, le pémican, les cuirs, l'huile de poisson, et autres articles de commerce, elle était autorisée à rendre navigables les différents cours d'eau; à construire des chemins en fer et des voies à rails en bois, et des lignes ferrées entre les lacs et rivières navigables de manière à faciliter les moyens de transport du Lac Supérieur à la rivière Fraser. Elle avait encore le droit d'acheter et d'employer des navires de toute sorte sur le Lac Supérieur et sur toute les nappes de cours d'eau au nord et au nord-ouest du dernier de ces deux lacs, ce qui lui ouvrait un vaste champ pour les entreprises commerciales.

Le gouvernement canadien qui commençait à sentir l'impor-

tance d'ouvrir des communications avec le Nord-Ouest, fit faire une exploration topographique et géologique de la région située entre le Fort William et le Fort Garry et de la vallée de la Rivière Rouge, sous la direction de M. Gladman. Les documents officiels de 1858 renferment des rapports vraiment précieux sur cette exploration.

En 1858, une autre expédition fut organisée sous les auspices du gouvernement, par M. Henry Houle Hind. L'administration canadienne, satisfaite des informations importantes qu'elle avait déjà obtenues sur ces territoires, voulut poursuivre ses recherches plus loin, en faisant explorer les deux immenses vallées de l'Assiniboine et de la Saskatchewan. L'expédition avait instruction de se procurer les renseignements les plus complets sur la géologie, l'histoire naturelle, la topographie et la météorologie de ces régions. La plupart des explorateurs étaient des spécialistes distingués et MM. Henry Houle Hind et S. J. Dawson ont publié des rapports très étendus et fort élaborés que nous aurons l'occasion de mentionner ultérieurement.

La petite colonie de la Rivière Rouge, perdue pour ainsi dire dans l'immensité des prairies, et n'ayant de rapports qu'une fois par mois avec l'étranger par la voie des Etats Unis, ressentait vivement de son côté les mille inconvénients de sa séquestration du monde civilisé. A quelques cents milles au sud, le Minnesota était alors en plein enfantement, et les colons de la rivière Rouge enviaient avec raison la rapidité de ses progrès.

Un projet était alors sur le tapis pour construire un chemin et établir une ligne télégraphique depuis le Lac Supérieur jusqu'à la Colombie Anglaise, et ils crurent l'occasion favorable d'élever la voix en faveur de l'entreprise, en faisant un appel à la fois, aux gouvernements impérial et canadien. Telle était leur anxiété de voir s'ouvrir une communication avec le Canada, qu'ils offrirent de construire un chemin depuis le Fort-Garry jusqu'au Lac des Bois, une distance de 90 à 100 milles, si l'Angleterre ou le Canada voulait ouvrir le reste de la route jusqu'au Lac Supérieur.

Ils présentèrent un mémorial sur les avantages d'une route jusqu'au Pacifique et M. Sandford Fleeming, ingénieur de renom, fut chargé de faire valoir leur cause dans une brochure, nourrie de données précieuses sur l'importance d'une route intercontinentale à travers le territoire britannique.

En 1863, alors que l'administration McDonald-Dorion était au pouvoir, il est fait pour la première fois mention de l'ouverture de communications avec la Colombie Anglaise dans le discours du trône. Elle était conçue dans les termes suivants :

“ J’ai reçu, disait le gouverneur, du secrétaire d’état pour les colonies, une dépêche contenant copies d’une correspondance entre le gouvernement de Sa Majesté et l’agent de l’*Atlantic and Pacific Transit and Telegraph Company*, se rapportant à une proposition faite par cette compagnie pour l’établissement d’une communication télégraphique et postale entre le Lac Supérieur et New-Westminster, dans la Colombie Britannique.

“ L’importance d’une pareille entreprise pour les provinces britanniques de l’Amérique septentrionale au double point de vue commercial et militaire, m’induit à recommander le sujet à votre considération. Des copies de cette correspondance seront mises devant vous, et je suis assuré que si quelque proposition propre à effectuer l’établissement d’une pareille communication, à des conditions avantageuses à la province était faite, elle serait reçue favorablement.”

Lors des débats qui amenèrent la Confédération, en 1865, il fut souvent question du chemin du Pacifique, et la plupart de nos hommes d’état déclarèrent qu’il serait avant longtemps une nécessité commerciale et politique pour les provinces confédérées. Le regretté Thomas D’Arcy McGee, fit entendre plus d’une fois d’éloquents accents en faveur de cette colossale entreprise, et dans ses brillants tableaux sur notre avenir, il nous représentait les richesses de l’Orient : l’or d’Australie, les shawls du Cashmire, les diamants de Golconde, les soies de la Chine, les épices du Molabar et des Moluques passant au milieu de nous pour se rendre en Europe.

La construction du chemin du Pacifique, est l’une des mesures déterminées par l’Acte d’Union de 1867.

La colonie de la Rivière Rouge n’était pas seule à demander l’ouverture de communications avec le Canada. La Colombie Britannique a appelé plus d’une fois l’attention des autorités impériales sur le sujet et, en 1868, M. Alfred Waddington un ingénieur distingué, se rendit en Angleterre dans les intérêts de l’entreprise.

Il y publia une brochure intitulée : *Overland route through British North America*, qui renferme des renseignements complets sur le chemin du Pacifique. Il est de toute nécessité, disait-il, que cette route se construise. Il y va des plus grands intérêts de l’empire. Les Etats-Unis auront terminé sous peu, un chemin du Pacifique et ils enlèveront à la Grande Bretagne le commerce oriental et la suprématie maritime, si elle ne se met de suite à l’œuvre et ne construit à travers le territoire canadien la route la plus courte pour communiquer avec l’Asie.

M. Waddington a été incontestablement le plus ardent champion de cette entreprise. Exploration de la route, étude du caractère physique des Montagnes Rocheuses, publications, conférence devant la Société Géographique de Londres, voyages en Angleterre, aux Etats-Unis et en Canada, pétition à la Chambre des Communes d'Angleterre, démarches auprès des hommes politiques et des capitalistes, il a été sans cesse sur la brèche pour faire valoir la grande idée dont il s'était constitué l'infatigable promoteur.

Il allait voir enfin ses courageux efforts, qui indiquent un caractère fortement trempé et l'intelligence des grandes choses, couronnés de succès, lorsque la mort est venue l'étreindre brusquement à Ottawa, il y a quelques mois. Il a laissé à d'autres le soin de recueillir la moisson, mais son nom n'en demeurera pas moins inséparablement associé à cette entreprise<sup>1</sup>.

Malgré le réveil de l'opinion publique, l'exécution de ce projet eut été différée encore bien des années, si l'annexion de la Colombie Britannique au Canada n'eut empêché tout autre atermoiement. En 1871, des délégués de cette province entamèrent des négociations avec le gouvernement canadien au sujet de son entrée dans la Confédération. Leur mission fut couronnée de succès et la construction du chemin du Pacifique fut définitivement arrêtée.

L'engagement conclu entre le Canada et la Colombie Britannique est conçu dans les termes suivants : " Le gouvernement canadien s'engage à faire commencer simultanément, dans les deux années de la date de l'union, la construction d'un chemin de fer du Pacifique aux Montagnes Rocheuses, et du point qui pourra être choisi, à l'est des Montagnes Rocheuses jusqu'au Pacifique, pour relier la côte maritime de la Colombie Britannique au réseau des chemins de fer canadiens,—et de plus à faire achever ce chemin de fer dans les dix années de la date de l'union. "

L'administration a déployé une grande activité pour faire honneur à cet important engagement. L'hon. M. Langevin s'est rendu dans l'été de 1871 à la Colombie Britannique pour examiner cette région et ses ressources afin d'être en état de diriger, à bon escient,

1. M. Frédéric Whymsfer dans son ouvrage : *Voyage et aventures dans la Colombie Britannique, l'île de Vancouver et l'Alaska*, dit qu'il fit la connaissance de M. Alfred Waddington, lors de son voyage dans la Colombie Britannique, au mois de mars 1864. M. Waddington faisait alors exécuter à ses frais la route de Cariboo dans le but de faciliter la colonisation. Quatorze des ouvriers qu'il employait furent assassinés, le 30 avril 1864, par les sauvages Tchillicotes et M. Whymsfer apprit que M. Waddington lui même avait été massacré. " Ces événements," dit-il, " produisirent à Victoria une sensation profonde. Chacun déploie la fin lamentable de M. Waddington et regardait sa mort comme une calamité publique. "

M. Waddington n'est pas le premier personnage dont l'éloge funèbre ait été publié avant sa mort.

la grande entreprise projetée, qui relève du ministère des Travaux Publics. Et il a publié à son retour, un rapport de sa visite officielle, qui constitue une véritable mine d'informations sur un pays extrêmement favorisé par la nature, et qui mérite d'être mieux connu qu'il ne l'est.

Des partis d'ingénieurs furent dépêchés sans délai aux deux extrémités de la route pour faire l'étude du tracé et du caractère topographique du pays qu'elle devra sillonner. Nous connaissons déjà le résultat d'une partie de leurs explorations, que nous signalerons dans une autre partie de cette étude.

Une somme considérable est affectée à cet objet. Le gouvernement en entreprenant ces explorations préliminaires, a imité l'exemple donné par les Etats-Unis qui ont dépensé \$340,000 pour mettre à l'étude les tracés qu'ils firent explorer à diverses latitudes, dans le but de construire un chemin du Pacifique. Mais les frais d'exploration seront déduits de l'octroi en argent voté par le parlement canadien.

A la dernière session des chambres fédérales, Sir George E. Cartier, dont le nom est depuis longtemps lié à la cause des chemins de fer, a fait adopter, à une très forte majorité, un bill pour la construction du chemin du Pacifique. Le principe d'une mesure aussi grosse de conséquences, a été accepté par tous les partis, et le projet n'a été combattu que sur le meilleur mode à adopter pour le mettre à exécution. C'est un fait important à constater, car il prouve que l'esprit public s'élève en Canada, à mesure que l'horizon de notre politique s'agrandit. Ainsi il ne suffit pas toujours, à l'encontre du passé, qu'une grande mesure d'utilité publique soit défendue par un parti, pour que ses adversaires la combattent avec un opiniâtre acharnement, au risque de nuire aux plus graves intérêts du pays. Il y a d'ailleurs assez d'autres questions importantes qui offrent un vaste champ aux luttes politiques, sans que l'esprit de parti doive s'attaquer aux mesures qui contribueront réellement à notre avancement et à notre progrès matériel.

Le gouvernement canadien s'est engagé par cette mesure à donner un octroi de \$30,000,000 en argent et de 50,000,000 d'acres de terre à la compagnie qui voudra entreprendre l'exécution du chemin. Le subside en argent sera contracté au moyen d'un emprunt sur le marché anglais, dont le tiers a été garanti par le gouvernement impérial.

Cette double subvention assure, suivant toutes probabilités, la construction du chemin. Déjà deux compagnies se sont formées pour entreprendre les travaux et, à la tête de l'une d'elles, se trouve

Sir Hugh Allan, dont le nom est accolé à tant d'autres grandes entreprises, qu'il a su toutes mener à bonne fin par sa haute intelligence des affaires et son indomptable énergie. Cet homme est le véritable fondateur de cette magnifique flotte de steamers et voiliers qui sillonnent aujourd'hui l'océan, et il a fait plus que qui ce soit pour mériter au Canada, le nom de quatrième puissance maritime du monde<sup>1</sup>.

Sir Hugh Allan veut couronner sa laborieuse carrière en attachant son nom à cette gigantesque entreprise, et il est probable qu'il saurait en recueillir gloire et fortune. Son nom seul aura une énorme influence sur les capitalistes et, si l'entreprise lui est confiée, on s'accorde à dire que le succès ne fait plus de doute.

## II.

## PRATICABILITÉ DE LA ROUTE.

Les grandes entreprises ne se sont jamais exécutées sans rencontrer de formidables obstacles. Les hommes et les événements ont parfois paru se coaliser pour leur opposer, une barrière qui semblait infranchissable.

Il a suffi qu'elles fussent entourées de grandes difficultés pour qu'un certain nombre d'esprits, habitués à envisager avec effroi tout projet un peu dangereux, se soient empressés d'en décréter l'impraticabilité. Et ces mêmes pessimistes n'ont pas hésité ensuite à qualifier d'utopistes et de songe-creux les hardis pionniers de ces idées nouvelles.

<sup>1</sup> Comme le rang que nous assignons au Canada, comme puissance maritime pourrait paraître trop élevé, nous appuyons cette assertion des statistiques suivantes publiées par le *Statesman's Yeark-Book* de 1870.

Pays.	Nombre de vaisseaux.	Tonnage.
Grande Bretagne,	22,250	5,516,434
États-Unis,	23,118	4,318,309
France,	15,637	1,042,811
Canada,	7,591	899,096
Italie,	17,788	815,521
Norvège,	6,215	795,876
Prusse,	1,460	406,612
Espagne,	4,840	367,790
Netherlands,	2,117	267,596
Autriche,	7,830	324,415
Russie,	2,132	180,992
Danemark.	3,132	175,554

Il est toujours facile d'égarer le public en excitant ses préjugés et d'empêcher pour un temps au moins les capitalistes, naturellement peu confiants, de se lancer dans toute entreprise un peu aventureuse. Aussi a-t-il fallu une grande somme de courage et de persévérance de la part de ceux qu'on traitait dédaigneusement d'utopistes, pour lutter victorieusement contre le flot des passions que l'on soulevait contre eux.

Mais qu'eut-il arrivé si ces prétendus visionnaires n'avaient pas eu une foi aussi inébranlable dans la réussite de leurs projets et si leurs détracteurs eussent fini par triompher auprès de l'opinion publique éclairée, auprès des sommités de la politique et de la finance? Que de grandes choses seraient encore à faire? Quel mouvement rétrograde la civilisation eut subi?

Le célèbre M. de Lesseps n'eut jamais ouvert l'isthme de Suez à la navigation et au commerce du monde entier, le Mont Cénis ne serait pas encore percé, le fluide électrique ne traverserait pas l'océan, et la locomotive n'escaladerait pas aujourd'hui triomphante les cimes neigeuses de la Sierra Nevada et des Montagnes Rocheuses et ne sillonnerait pas tout un continent.

Mais les préjugés n'ont qu'un temps. Les nuages de l'erreur finissent toujours par se dissiper au souffle puissant de la vérité. Et tandis que ceux qui auront fait appel aux mauvais instincts du peuple pour s'opposer à de grandes idées, fécondes en résultats, seront confondus dans l'humiliation et dans l'oubli, la génération présente comme la postérité salueront avec admiration les noms de ceux qui auront couronné de succès leurs grandioses conceptions. Leur gloire sera d'autant plus brillante, leurs titres à la reconnaissance universelle seront d'autant plus inaltérables que leur tâche aura été plus difficile et plus laborieuse.

La construction du chemin canadien du Pacifique est l'une de ces grandes idées, dont l'exécution nous élèvera aux yeux du monde. Elle a sans doute ses détracteurs, mais l'immense majorité du pays en demande la réalisation. Elle a de puissants défenseurs qu'aucun obstacle ne rebutera et qui veulent y attacher leur nom. C'est un fait dont nous devons tous nous féliciter, car les plus optimistes n'ont jamais cru que la nation appuyerait cette entreprise avec autant d'unanimité.

Malgré la force du sentiment public en faveur de l'entreprise, il règne encore beaucoup de doutes sur la praticabilité de la route au point de vue des obstacles physiques qu'offre le vaste pays qu'elle doit traverser. Certains tableaux fantastiques de ces difficultés, que l'on a publiés, n'ont pas peu contribué à dérouter l'opi-

nion publique, et à faire naître ces doutes qu'il importe de faire disparaître.

Nous allons d'abord examiner la topographie du pays sur tout le parcours de la ligne et finalement les climats divers qui y règnent, en nous appuyant sur les documents les plus authentiques et les plus récents.

Nous allons prendre Ottawa pour point de départ, quoique le Lac Nipissing, situé au nord-ouest de la province d'Ontario, soit désigné par l'acte qui décrète la création du chemin de fer du Pacifique comme le terminus de la route.

Le chemin de fer du Canada Central relie déjà la capitale à Pembroke, et depuis Ottawa jusqu'à l'embouchure de la rivière Montréal, un parcours de 280 milles, le caractère géographique du pays n'offre aucune difficulté sérieuse. Les ingénieurs ont trouvé également un tracé avantageux depuis le haut de la région de l'Outaouais jusqu'au nord du Lac Supérieur, mais ils ont rencontré de formidables obstacles depuis la petite Rivière Noire jusqu'à l'embouchure de la rivière Nipigon. La distance qui sépare ces deux rivières est d'environ cent milles. Ce pays est accidenté par des montagnes abruptes qui ont fait abandonner toute idée de faire passer le chemin à cet endroit. Mais il est tout probable qu'on pourra trouver plus au nord un sol plus uni et qui offrira moins de difficultés.

Les explorateurs du chemin du Pacifique ne nous ont pas encore donné de renseignements sur le territoire qui environne le grand lac Nipigon, mais nous pouvons heureusement consulter le rapport du Professeur Bell qui alla en 1869 faire l'étude du caractère géologique de cette contrée.

Le lac Nipigon a une longueur de 75 milles du nord au sud et une largeur de 55 milles de l'est à l'ouest. Le rivage est échancré par de grandes baies et péninsules, et des îles pittoresques et fertiles surgissent en grand nombre au milieu de cette vaste nappe d'eau. Quelques unes ont même une étendue de 15 milles, tandis que d'autres ont une longueur de 2 à 3 milles.

La terre qui borde le lac n'est presque pas arable, car elle est entrecoupée de montagnes qui forment une espèce de ceinture rocheuse. Sur le côté ouest, cependant, il y a une très grande bande de bon sol, qui s'étend depuis l'extrémité sud du Lac de l'Esurgeon Noir dans une direction nord sur une distance d'environ 50 milles. A la tête du Lac Nipigon on trouve une autre étendue de terre fertile qui couvre un espace considérable au nord sur une largeur d'environ vingt milles. Sur la rive est du lac, on remarque en



quelques endroits de bons terrains, entre autres une lisière longue de plus de 20 milles.

Le Lac Nipigon n'est qu'à trente milles du Lac Supérieur et on a formé le projet de faire passer le chemin du Pacifique au nord de cette nappe d'eau pour le diriger ensuite en droite ligne sur Fort Garry. Mais il est probable qu'on s'efforcera de trouver un tracé au moyen duquel le chemin ira toucher aux eaux du Lac Supérieur, à Nipigon ou à la Baie du Tonnerre.

On connaît bien mieux la région qui s'étend du Lac Supérieur à la province de Manitoba. On sait qu'un chemin de fer y sera tout à fait praticable, et les opérations seront grandement facilitées par les travaux énormes que le gouvernement canadien a déjà fait exécuter sur cette section. Depuis des années, M. S. J. Dawson, un habile ingénieur, consacre ses efforts à la construction d'une route mixte, par terre et par eau, qui relie la Baie du Tonnerre à Fort Garry. Malgré les récits contradictoires qui ont été publiés sur les facilités qu'offre cette route, il semble certain qu'avant longtemps elle sera fort fréquentée. Déjà, des caravanes d'émigrants qui se rendent au nord-ouest passent par cette voie, et les diverses expéditions militaires que le gouvernement a envoyées à Manitoba depuis quelques années n'ont pas suivi d'autre chemin.

Du Fort Garry jusqu'au pied des Montagnes Rocheuses s'étendent, sur un parcours de plus de mille milles, de vastes plaines et le magnifique territoire de la Saskatchewan, qui seul est aussi grand que l'Angleterre. Le sol ondule en certains endroits dans cette région, mais il est en général uni et très fertile. Tous les explorateurs s'accordent à reconnaître que pas un pays au monde offre moins d'obstacles à la construction d'un chemin de fer. Et M. Frank Moberly, ingénieur du gouvernement, a corroboré ce fait dans un rapport<sup>1</sup> qui a été publié tout récemment.

Le contraste est frappant lorsqu'on compare ces plaines à la région aride que parcourt le chemin du Pacifique Central américain avant d'arriver au versant occidental des Montagnes Rocheuses. M. Rodolphe Lindau qui a voyagé sur cette route, nous dit que sur une étendue de plus de 300 milles le pays est désert. La pluie y est excessivement rare et le sol desséché peut à peine nourrir l'herbe des prairies. Pendant des journées entières on n'aperçoit ni bois, ni verdure : c'est un spectacle aussi désolant que celui du Sahara d'Afrique.<sup>1</sup>

1. *Progress report on the Canadian Pacific Railway Exploratory survey.*

1. Du Pacifique à l'Atlantique. *Revue des Deux Mondes*. 1859.

Les Américains, dont le témoignage ne saurait être suspect en pareille matière, ont plus d'une fois reconnu que la région de la Saskatchewan était préférable à tout autre pour la construction d'un chemin du Pacifique.

En 1855, Jefferson Davis, alors secrétaire de la guerre aux Etats-Unis, disait : " La seule route praticable pour une communication par chemin de fer entre l'Atlantique et le Pacifique est par le territoire de la Baie d'Hudson vu que le désert s'étend depuis la frontière nord des Etats-Unis jusqu'à l'extrémité du Texas."

" Je crois que la route la plus désirable pour aller du Pacifique à l'Atlantique " disait en 1858 le Gouverneur Stevens, du Minnesota à la Législature, " est dans les possessions britanniques, et qu'une grande voie de communication inter-oceanique peut-être construite par la Saskatchewan."

Les citoyens de St. Paul Minnesota, réunis en assemblée publique vers 1857, adoptèrent les résolutions suivantes qui sont fort significatives.

Résolu :—Que les citoyens du Minnesota, en commun avec les Etats du Nord Ouest, sont profondément intéressés dans une connexion entre les lacs du Nord et l'Océan Pacifique..... ; que par la coopération avec nos frères Canadiens une route internationale à travers les vallées de la Rivière Rouge du Nord, la Saskatchewan et la Colombie n'est pas *non-seulement praticable, mais constitutive en états peuplés* LES PARTIES LES PLUS PRÉCIEUSES DU CONTINENT AMÉRICAIN.

Résolu :—Que le grand fait physique s'affirme lui-même, savoir que le commerce et la puissance du globe reposent au Nord du 40<sup>e</sup> degré et que les quatre-vingtièmes de l'Europe ayant une air correspondante aux côtes du Pacifique de l'Amérique Nord, sont au Nord du Centre de Minnesota.

Résolu :—Que la découverte de l'or sur la rivière Fraser et la soustraction probable du District de la Saskatchewan, de l'Orégon Britannique et de Vancouver, au contrôle de la Baie d'Hudson, ouvrant ces immenses et fertiles régions à la colonisation sont des considérations qui demandent une politique toute différente de la part du gouvernement des Etats-Unis.

Dans un livre intitulé : " Les statistiques du Minnesota " publié par ordre du gouvernement de cet Etat, nous lisons entre autres choses que l'on doit regarder " la route du chemin de fer à travers les vallées du Winnipeg comme une nécessité physique " et que " d'après les limites positives de terres arables du continent par les degrés de température et d'humidité, il a été démontré que le bassin transversal du Lac Winnipeg, s'avancant dans la vallée de la Saskatchewan au bord du Pacifique est le seul débouché pour les communications commerciales entre les côtes Est et Ouest, la seule route possible d'un chemin de fer du Pacifique et le seul endroit qui reste maintenant pour la formation de nouveaux Etablissements ; que le Minnesota est la seule entrée dans ce district à l'Est et au Sud et son seul débouché vers l'Est et le Sud.

" Ce bassin, donc est pour ainsi dire le coopérateur des vallées

du St. Laurent et du Mississipi dans le projet de développement continental. C'est ce qui leur donne de la valeur comme canaux continentaux de communication et à la position du Minnesota où viennent aboutir ces communications toute sa valeur comme centre de ce commerce continental."

Pendant longtemps on a cru que les Montagnes Rocheuses offraient des obstacles insurmontables à la construction, d'un chemin de fer, mais les explorations qu'on y a faites depuis 1858 ont démontré qu'elles étaient praticables à plus d'un endroit. Avant cette époque beaucoup de voyageurs avaient sans doute traversé les Montagnes Rocheuses. Les indiens avaient ouvert plusieurs sentiers primitifs sur les différentes passes de cette grande chaîne de Montagnes, et la Compagnie de la Baie d'Hudson fit transporter pendant bon nombre d'années ses provisions dans de lourdes charrettes qui suivaient les passes Athabasca ou de la Cache de la Tête Jaune. Elle fit même des améliorations sur ces passes qui redevinrent aussi difficiles qu'autrefois, lorsque la compagnie qui avait fondé des postes de traite au fort Vancouver et à Victoria, fit transporter ses approvisionnements sur les côtes du Pacifique par des navires venant de l'Angleterre. Cependant, dit M. Trutch, <sup>1</sup> un grand nombre de ces passes mêmes dans l'état primitif sont si faciles à franchir que des chevaux peuvent y transporter sans peine de lourds fardeaux, et des charrettes pesamment chargées ont bien souvent parcouru le chemin tracé sur la passe Vermilion par la nature seule sans le secours de la main d'œuvre.

Bon nombre de canadiens français ont fréquemment traversé les Montagnes Rocheuses. Gabriel Franchère mit quatre jours en 1814 à y passer et il mentionne un M. Decoigne, qui stationnait au Rocher à Miette, dans le but de faciliter le passage des Montagnes aux employés de la Compagnie du Nord Ouest, qui se rendaient à la rivière Colombie ou en revenaient. Les premiers missionnaires de l'Orégon et de la Colombie et ceux qui devaient en être les premiers évêques, les Blanchet et les Demers, traversèrent les Montagnes Rocheuses pour se rendre sur le théâtre de leurs travaux apostoliques à la fin de septembre 1838.

Le gouvernement impérial fit explorer les Montagnes Rocheuses en 1858 par le Capt. Palliser. MM. Hector, Blakiston, Sullivan, et d'autres savants ont continué plus tard ses recherches. Voici les noms des diverses passes que l'on a jusqu'à présent trouvées,

1. *Rapport du Commissaire des Terres et des Travaux (de la Colombie Britannique) sur l'opportunité de construire un chemin carrossable devant traverser le territoire britannique entre la Côte du Pacifique et le Canada, etc.*

avec le degré de latitude et de longitude sous lequel elles sont situées; nous déterminons en même temps dans ce tableau leur altitude respective au-dessus du niveau de la mer.

	Lat.	Long.	Hauteur.	
	Degré	(D'après Waddington)	(D'après Trutch)	
Passé de la Cache de la Tête Jaune.....	52 : 54	118 : 33	3760	3760
Passé Athabasca.....				7000
Passé Howse.....	51 : 57	117 : 07	6347	4500
Passé Kicking Horse.....	51 : 16	116 : 32	5420	5210
Passé Vermilion.....	51 : 06	116 : 15	4947	4903
Passé Kanonoski.....	50 : 45	115 : 31	5985	5700
Passé Crow's Nest.....	49 : 38	114 : 48	5985	
Passé Kootonie.....	49 : 27	114 : 57	5960	6300
Passé de la frontière.....	49 : 06	114 : 14	6030	6030

Le gouvernement n'a pas fixé son choix sur l'une de ces passes, mais il devra adopter la passe Howse ou celle de la Cache de la Tête Jaune. La passe Athabaska, dit M. Trutch, bien que très favorablement située est tellement élevée, escarpée et accidentée qu'il est impossible de songer à y pratiquer un chemin carrossable — encore moins un chemin de fer —; les six autres offrent un passage généralement facile et, sous d'autres rapports, on pourrait très bien y établir une ligne de communication, mais elles sont trop éloignées vers le sud pour servir de point de ralliement entre le littoral de la Colombie Britannique et le Canada.

Nous sommes porté à croire pourtant que la passe de la Cache de la Tête Jaune sera préférée à toute autre. Elle est la moins élevée et la plus septentrionale. Elle est formée par une dépression dans les Montagnes, longue de 100 à 120 milles, et, sauf quelques marécages et nombre de ruisseaux qui bondissent dans la vallée, le sol ne présente aucun obstacle sérieux. L'ascension est tellement régulière qu'elle se fait à peine sentir. La descente orientale se ferait du côté de la rivière Fraser, tandis que par la passe Howse elle se ferait du côté de la rivière Colombie.

M. Trutch ne se prononce pas en faveur de l'une ou l'autre de ces deux passes, mais M. Waddington déclare que la passe de la Cache de la Tête Jaune est la seule avantageuse.

En adoptant cette passe, le chemin du Pacifique, dit M. Waddington, traverserait tout le pays arrosé par la branche nord de la Saskatchewan, qu'on appelle ordinairement la zone fertile, et où se trouvent de vastes dépôts houillers;

Il passerait au pied de son versant oriental à travers une vaste prairie d'une grande fertilité et arrosée par la rivière du Haut Fraser;

Il ferait développer d'une manière extraordinaire l'exploitation des mines aurifères de Cariboo, qui sont d'une grande richesse, et

auxquelles on a aujourd'hui difficilement accès, en suivant un chemin de 380 milles à travers des terrains montagneux ;

Il ouvrirait à la colonisation les plaines de Chilcoaten, qui renferment des millions d'acres de terres fertiles ;

Il traverserait facilement la grande Chaîne des Cascades, dans la Colombie Britannique, car on trouve près de la vallée de Bute Inlet une dépression très avantageuse, la seule qui existe dans ces montagnes qui, sur tout autre point, offrent des obstacles autrement sérieux que les Montagnes Rocheuses elles-mêmes.

Lord Milton et M. W. B. Cheadle, <sup>1</sup> deux lords anglais, épris d'aventures, ont traversé en 1863 les Montagnes Rocheuses à la recherche de ce qu'ils appellent : le passage du Nord Ouest par terre, et ils proclament hautement que la passe de la Cache de la Tête Jaune est supérieure à toutes les autres.

D'abord, disent-ils, elle est la ligne la plus directe du Canada à Cariboo ;

Secondement, elle est la seule route qui offre une communication facile avec tous les districts aurifères de la Colombie Britannique.

Troisièmement, elle se trouve dans un pays habité seulement par des sauvages amis et paisibles ;

Quatrièmement, elle est la plus facile, puisqu'elle ne s'élève qu'à 3,760 pieds au dessus de la mer, et l'inclinaison est graduelle sur chaque versant des Montagnes ;

Et finalement, elle est située à quatre degrés au nord de la frontière américaine.

En 1864, le Dr. Rae fut choisi par la Compagnie de la Baie d'Hudson pour découvrir la meilleure route pour la construction d'une ligne télégraphique à travers le continent, et il adopta la passe de la Cache de la Tête Jaune comme offrant plus d'avantages que toute autre.

Nous pouvons de plus faire remarquer que la passe de la Cache de la Tête Jaune est infiniment moins difficile que celles que le chemin de fer du Pacifique Central traverse dans la Sierra Nevada et les Montagnes Rocheuses. La passe canadienne n'a qu'une altitude de 3,760 pieds au-dessus de la mer, tandis que le chemin américain franchit la Sierra Nevada à une hauteur de 7,042 pieds, et les Montagnes Rocheuses aux endroits connus sous le nom de Plateau de Laramée et de Collines Noires (*Black Hills*), à des élévations va-

<sup>1</sup> Ils ont publié un ouvrage qui a fait sensation sous le titre : " *The North West passage by land. Being the narrative of an expedition from the Atlantic to the Pacific undertaken with a view of exploring a route across the continent to British Columbia, etc.* "

riant entre 6,145 et 8,424 pieds. L'altitude de la passe canadienne est aussi inférieure, bien qu'à un moindre degré, à celle que doit franchir le chemin du Pacifique Nord Américain.

Les journaux de la Colombie anglaise viennent de nous apprendre que M. Mahood, l'un des explorateurs du chemin du Pacifique, a trouvé une route facile et presque directe depuis cette passe jusqu'à la rivière Fraser, par voie du lac Clearwater. On pourra ainsi éviter la région montagneuse et tourmentée qui traverse la rivière Thompson et l'on aura une route extérieurement favorable à travers les plaines Chilcoaten jusqu'à Bute Inlet.

La question du terminus du chemin sur le Pacifique ne sera réglée que lorsque le choix de la passe à travers les Montagnes-Rocheuses aura été définitivement arrêté. Néanmoins, comme tout fait croire que le chemin sera dirigé sur Bute Inlet, on construira probablement plus tard de puissants bateaux pour le passage des chars depuis cette place jusqu'à l'île de Vancouver à laquelle le terminus sera accordé. On évitera ainsi une longue navigation dans les eaux intérieures de la Colombie. Dans ce cas, il semble à peu près certain qu'Esquimalt sera l'endroit choisi pour le terminus. Il n'est qu'à 65 milles de l'entrée du détroit de Fuca, offre un hâvre sûr, très étendu et il pourrait être facilement défendu en cas de guerre.

S'il arrivait que le terminus dût se trouver sur la terre ferme, Burrard Inlet ou Howe Sound sera probablement choisi. Ces deux havres, dit l'honorable M. Langevin, dans son magnifique rapport sur la Colombie Britannique, sont voisins l'un de l'autre, et si le chemin n'a pas son terminus sur l'île de Vancouver, j'incline à croire que Burrard Inlet devrait avoir la préférence. C'est un hâvre magnifique, le centre du commerce de Bois de la Colombie continentale et le port le plus accessible pour la vallée du Fraser.

Les riches houillères que possède l'île de Vancouver ne sont pas le moindre des nombreux avantages qu'elle offre comme terminus du chemin du Pacifique. Le charbon abonde sur la côte orientale de l'île, à Nanaïmo, Departure Bay, Baynes Sound, Isquash et Koskeemo et il est le seul de bonne qualité que l'on trouve sur les bords du Pacifique.

Ces gisements houillers donnent à Vancouver une supériorité énorme sur San-Francisco comme terminus du Pacifique. Il n'y a pas de charbon près de la métropole de la Californie, et les steamers qui voyagent entre les ports asiatiques et San Francisco sont obligés de faire venir leurs approvisionnements de houille de Nanaïmo, dans l'île de Vancouver, une distance de 780 milles.

C'est du reste un fait remarquable et qui ne constitue pas un

mince avantage pour notre route transcontinentale, qu'on trouve de vastes terrains houillers non seulement dans la vallée de la Saskatchewan, mais encore aux deux extrémités du chemin : à Halifax et Vancouver.

Nous nous flattons d'avoir prouvé d'une manière satisfaisante la praticabilité de notre chemin du Pacifique. Nous croyons avoir pleinement démontré que les difficultés considérables qu'ils présente à certains endroits sont loin d'être insurmontables ; que les Américains ont eu à lutter contre des obstacles beaucoup plus sérieux et à traverser des régions bien moins accessibles pour construire leur route à travers le continent ; et que sur une grande partie de son parcours notre chemin franchira des plaines immenses et unies où l'exécution des travaux sera aussi facile qu'économique. A moins de ne vouloir se rendre à l'évidence, on ne saurait récuser l'autorité des témoignages que nous avons invoqués.

Il nous reste à répondre aux objections que l'on fait valoir contre les climats qui règnent aux degrés de latitude sous lesquels passe le chemin, et que l'on prétend extrêmement défavorables au fonctionnement de la ligne.

Comme il arrive toujours en pareil cas, les exagérations n'ont pas fait défaut à ce sujet. On a été jusqu'à affirmer que les convois du Pacifique pourraient difficilement circuler dans ces régions septentrionales et qu'ils seraient bloqués même pendant des semaines et des mois sur certaines parties de la ligne. Une fois rendus aux Montagnes Rocheuses, combien de fois ne seraient-ils pas broyés ou emportés par les avalanches de neige qui se détachent de ces pics sourcilleux ou par les impétueux torrents qui bondissent à travers les rochers et se forment soudainement à la fonte des neiges ? Et les voyageurs à quel terrible sort, à quelles horreurs ne seraient-ils pas exposés, loin de toute civilisation, au milieu du repaire seul des bêtes fauves ?

Vraiment, si notre chemin du Pacifique ne devait pas plus respecter la vie des voyageurs, nous ne verrions pas l'entreprise avec autant d'enthousiasme et nous ne conseillerions à personne de courir le risque de laisser ses os au milieu des célèbres Montagnes Rocheuses. Heureusement qu'un tel danger n'est pas à craindre, et nous allons voir combien il est facile de réduire à l'état microscopique les difficultés exagérées d'une manière aussi contraire aux faits.

Les conditions climatériques de la région qui s'étend entre le haut de l'Outaouais et le nord du Lac Supérieur offriront peut-être quelque obstacle au fonctionnement de la ligne, mais nous n'avons rien à craindre du climat de la province de Manitoba, du territoire

de la Saskatchewan et de la Colombie Britannique, qui est tout autre que beaucoup l'imaginent. Le climat est sans doute très froid à la Rivière Rouge, mais la neige y tombe en moins grande quantité que dans la Province de Québec. Dans les prairies de la Saskatchewan, la neige ne s'amasse pas à une hauteur de plus de 14 pouces, et elle diminue à mesure qu'on avance dans l'intérieur. De fait, le chemin de fer intercolonial éprouvera plus de difficultés sous ce rapport sur certaines sections de la ligne, dans les provinces Maritimes par exemple, que notre chemin du Pacifique lorsqu'il franchira en hiver nos immenses solitudes de l'Ouest.

On trouve à peine deux ou trois pieds de neige dans la passe de la Cache de la Tête Jaune dans les Montagnes Rocheuses. Les climats sont fort divers dans la Colombie Britannique et il en résulte une grande variété dans la quantité et la nature des productions végétales. Si la température est très douce et très agréable dans beaucoup de parties, elle est à la vérité rigoureuse en d'autres. Le climat varie également dans l'Île de Vancouver ; la neige tombe rarement à Victoria, capitale de l'île, dont la température, selon M. Waddington, ressemble beaucoup à celle de Nantes ou La Rochelle, en France.

L'extrait suivant d'un document publié par la Compagnie de la Baie d'Hudson, une autorité sur la question, fera disparaître beaucoup de préventions contre le climat de nos régions de l'ouest, qui est loin d'avoir la rigueur que beaucoup de personnes, bien renseignées d'ordinaire, lui supposent généralement :

“ La ligne isotherme d'été, 70 degrés, qui, en Europe, traverse le midi de la France, la Lombardie et la région de la Russie méridionale qui produit le plus de blé, atteint la côte de l'Atlantique, aux Etats-Unis à l'extrémité orientale de Long Island, et, traversant la Pensylvanie méridionale, l'Ohio septentrional et l'Indiana, *diverge vers le nord et remonte dans les possessions britanniques jusqu'au 52° de latitude à au moins 360 milles au nord de ce chemin.*

“ Le fait de la douceur de ce climat est surabondamment établi. Nulle part, entre les lacs et le Pacifique, le climat est plus froid que dans le Minnesota, et il est bien connu que cet Etat important ne peut être surpassé au point de vue de la production des céréales ou de la salubrité de l'atmosphère. Dans le Dakota, les saisons ressemblent beaucoup à celles de l'Iowa, et du Dakota en allant vers l'ouest, le climat se modifie graduellement à tel point que dans l'Orégon et le territoire de Washington, il n'y a presque pas d'hiver à part la saison des pluies comme en Californie.

“ Cette modification remarquable du climat, qu'aucune personne



bien renseignée ne songe aujourd'hui à révoquer en doute, est attribuable à différentes causes naturelles dont les plus proéminentes peuvent être énumérées comme suit :

“ *Premièrement.*—La contrée montagneuse entre les 44<sup>e</sup> et 50<sup>e</sup> parallèles est de 3,000 pieds plus basse que la zone située immédiatement au sud. Le point le plus élevé sur la ligne du chemin du Pacifique nord est à 3,300 pieds plus bas que le sommet correspondant sur la ligne *Union and Central*. Les chaînes des Montagnes Rocheuses et des Cascades, aux endroits où les traverse la route du Pacifique nord, se réduisent à de légères élévations comparées à la hauteur qu'elles ont à quatre cents milles plus au sud. Cette différence dans l'altitude explique presque à elle seule la différence du climat, vu qu'il est constaté que d'ordinaire trois degrés de température équivalent à mille pieds d'élévation.

“ *Deuxièmement.*—Les vents chauds de la côte méridionale du Pacifique qui prédominent en hiver et (aidés par le courant chaud de l'océan correspondant au *Gulf Stream* de l'Atlantique) produisent le climat tempéré que l'on observe sur la côte du Pacifique, passent au-dessus des crêtes des montagnes peu élevées au nord de la latitude 44°, et font pénétrer leur bienfaisante influence fort loin dans l'intérieur, tout en donnant au territoire de Washington le climat de la Virginie, et à Montana la douce température de l'Ohio méridional.”

Il est bien constaté que, quoique le chemin de fer américain passe plus au sud, l'altitude moindre de nos Montagnes Rocheuses et les vents chauds qui soufflent du Pacifique, rendent notre climat plus tempéré et empêchent la neige de s'y amasser à une moindre hauteur que sur la ligne des Etats-Unis. Ainsi, cette dernière à l'endroit où elle traverse la Sierra Nevada, qui à certains endroits est couverte de 9 à 30 pieds de neige, a dû construire, à grands frais, des hangars ou abris-neige (*snow-sheds*) sur un parcours d'environ quarante milles.

Ces hangars ont pour but de protéger la ligne ferrée contre les masses de neige qui se détachent en avalanche des montagnes et ils encadrent la voie partout où l'on a eu à craindre de ces amoncellements. Ils consistent en une rangée d'arbres aux troncs gigantesques qui sont fichés en terre à de courts intervalles et le toit est formé de grosses poutres ou planches qui sont inclinées. On dirait de véritables tunnels à travers lesquels le jour entre à peine. Ces abris ont coûté la somme ronde de \$1,731,000.

Malgré leur solidité, les avalanches tombent parfois avec tant de violence qu'il est arrivé que plusieurs de ces abris ont été écrasés. L'hiver dernier, les ouragans de neige ont sévi avec une

fureur extraordinaire entre le Colorado et Wyoming, d'une part, et le Kansas et le Nebraska, de l'autre. La voie a été interceptée pendant des semaines entières et le chemin de fer parti de San Francisco n'a atteint Chicago qu'après un pénible trajet de vingt jours. Ces tempêtes de neige éclatent fréquemment durant l'hiver, et l'entretien de la route sur une section, aussi considérable, coûte une somme énorme par année.

Notre chemin n'aura pas à lutter heureusement contre de pareils obstacles, et nous n'avons pas raison de craindre que la neige tombe en assez grande quantité sur son parcours, pour nuire sérieusement à sa circulation. Une étude raisonnée nous démontre pleinement que les objections que l'on a formulées à ce sujet, sont tout à-fait dénuées de fondement.

### III

#### COUT DE LA LIGNE ET SON EXPLOITATION.

Quel sera le coût de notre chemin du Pacifique avec son parcours d'environ 2,500 milles? Voilà une question aussi importante que pleine d'actualité et qui offre la plus grande latitude aux hypothèses et aux calculs. Car, les promoteurs et les adversaires d'une entreprise de ce genre sont naturellement enclins à tomber dans des exagérations contraires, et, en l'absence de beaucoup de données indispensables, on ne saurait prétendre d'arriver à une conclusion d'une exactitude mathématique.

S'il nous manque beaucoup d'informations pour établir nos calculs d'une manière indisputable, cependant nous avons assez de renseignements pour leur donner un caractère fort affirmatif. Ainsi, nous pouvons trouver des jalons précieux pour guider notre appréciation, en comparant le coût probable de notre ligne avec le chemin de fer américain du Pacifique, en tenant compte de la distance relative, des difficultés à vaincre et de la topographie du pays que les deux lignes ont à traverser, comme d'une foule d'autres circonstances, dont nous n'énumérerons que quelques-unes.

La question du coût probable de notre chemin a déjà été traitée par plusieurs hommes fort compétents et nous allons faire notre profit de leurs observations. En 1863, M. Sandford Fleeming publiait une étude sur " l'établissement d'une ligne de communication entre le Canada et la Colombie Anglaise, " et il calculait que la construction et l'équipement de 2,000 milles de chemin coûte-

raient \$100,000,000. Comme la distance à parcourir sera d'au moins 2,500 milles, le coût serait donc en prenant ses calculs pour base, de \$125,000,000.

Ce savant ingénieur ajoutait que la construction de 2,000 milles de chemins de fer, en calculant d'après la moyenne des travaux de ce genre qui existent déjà dans le pays, nécessiterait : l'emploi de 10,000 ouvriers pendant cinq ans ; la livraison de 5,000,000 de traverses, et de plus de 200,000 tonneaux de fer à lisses pour la "voie permanente" ; l'érection de 60,000 poteaux de télégraphe supportant 1,000 tonneaux de fil de fer ; l'organisation d'une force motrice équivalente à plus de 50,000 chevaux et divisée entre 400 locomotives ; la construction de 5,000 à 6,000 chars accouplés avec les locomotives et qui, réunis en un seul train, formeraient une longueur de plus de 30 milles. Pour l'exploitation d'une ligne aussi gigantesque, il faudra encore d'après M. Fleeming, chaque année une quantité de combustible représentée par au moins 200,000 cordes de bois ; pour l'entretien de la route un régiment de 2,000 cantonniers disséminés en petites bandes sur toute la ligne ; il faudra, chaque année, en moyenne 600,000 nouvelles traverses, et près de 30,000 tonneaux de fer à lisses ; les réparations annuelles du matériel roulant se monteront au moins à un million de piastres ; on aura constamment à gages 5,000 ouvriers de toutes sortes qui avec leurs familles représenteront 20,000 personnes vivant aux frais de la Compagnie. Les salaires de ces employés se monteront à près de \$2,000,000 par année, et les frais d'exploitation et d'entretien dépasseront annuellement \$8,000,000. Si à cette dernière somme on ajoute encore l'intérêt du coût de construction, il devient évident que jusqu'à ce que les recettes brutes du chemin de fer ne s'élèvent annuellement à la somme énorme de \$14,000,000, la ligne ne produira pas l'intérêt du capital engagé dans l'entreprise.

Ces chiffres qui sont d'une nature fort approximative, suffisent pour donner une idée de l'importance de notre chemin du Pacifique.

D'un autre côté, M. Alfred Waddington, qui a donné une sérieuse attention à cette entreprise, en estime le coût à \$130,500,000. Voici les données statistiques sur lesquelles il base son évaluation :

	Milles	Par mille	\$
D'Ottawa à Fort Garry (sol presque plan).....	1165	à 50,000	58,250,000
De Fort Garry aux Montagnes Rocheuses (plan).....	1100	à 40,000	44,000,000
Des Montagnes Rocheuses à Bute Inlet (plan en partie).....	620	à 45,000	27,900,000
	<u>2885</u>		<u>\$130,150,000</u>

Comme on ne doit pas calculer la distance depuis Ottawa jusqu'au Pacifique, et que le parcours est évalué à environ 2,500 milles, il faut réduire l'estimation du coût, en prenant les calculs de M. Waddington pour base, à un total d'environ \$115,000,000.

L'évaluation de M. Waddington est un peu moins élevée que celle de M. Fleeming, si l'on tient compte de la différence des distances sur lesquelles ils se sont basés. Cependant nous sommes porté à croire que M. Waddington a exagéré le coût sur certaines parties de la route.

Ainsi entre le Fort Garry et les Montagnes Rocheuses, une distance d'environ 1100 milles, s'étend une plaine sans limites qui se déroule avec de douces ondulations et qui est, de l'avis de tous les explorateurs, remarquablement avantageuse pour la construction d'un chemin de fer.

L'expérience qu'on a de la construction des chemins de fer en ce pays fait croire que la ligne pourrait se faire sur cette vaste section moyennant \$30,000, par mille, soit un total de \$33,000,000 pour 1100 milles, ou \$11,000,000 de moins que l'estimation de M. Waddington. Il n'est pas une section du Grand Tronc qui ait été plus coûteuse que celle qui se trouve entre Richmond et Québec, et elle s'est construite à raison de £7,000 sterling par mille. Dans cette somme sont compris l'achat du terrain pour la voie permanente, qui ne nous coûtera rien, le matériel roulant et la construction des stations. Le fer n'était pas alors aussi cher qu'à présent, mais comme compensation nous pouvons alléguer que le Grand Tronc a été construit avec la voie large de cinq pieds 6½ pouces, tandis que le Pacifique se fera avec la voie étroite de 4 pieds 8½ pouces, ce qui fait une différence notable dans le coût de construction et du matériel roulant.

L'Intercolonial qui a un parcours de 560 milles, coûtera environ \$20,000,000 ou plus de \$35,000 par mille. Or, supposons que le Pacifique se construirait au même prix par mille, nous obtenons pour 2500 milles un total d'un peu plus de \$89,000,000.

Nous savons bien qu'un chemin de fer ne se construit pas aussi facilement au milieu de régions désertes qu'au sein d'un pays bien peuplé. Ainsi, le transport du matériel, des abris, de l'outillage et des vivres dans nos immenses plaines de l'ouest, coûtera des sommes considérables, car il devra se faire à des distances très éloignées.

Mais il ne faut pas croire non plus que l'Intercolonial ne traverse qu'une région plane et bien habitée. Il s'avance au milieu de la solitude sur un long parcours et il doit lutter en maints endroits contre des obstacles énormes. Montagnes et ravins, torrents et précipices lui offrent de véritables barrières, qui ne sont franchies

qu'après un long et patient travail et des frais considérables. Les entrepreneurs du chemin sont unanimes à dire qu'ils ne s'attendaient pas à de pareilles difficultés. Somme toute, nous croyons que le Pacifique traverse une région d'une constitution physique aussi facile que celle de l'Intercolonial.

Mais admettons que \$35,000 par mille ne suffiraient pas, en en portant le coût à \$40,000, — ce qui semble une évaluation raisonnablement élevée — nous obtenons un total de \$100,000,000 pour une distance de 2,500 milles. C'est là le calcul qui nous paraît le plus se rapprocher de la vérité.

Les 2,000 milles de la ligne américaine formée par l'*Union Pacific* et le *Pacific Central* ont coûté en tout environ \$200,000,000. Mais il ne faut pas oublier à ce sujet un détail important. Cette somme a été payée alors que par suite de la guerre de sécession, le prix de la main-d'œuvre et des matériaux était fort élevé, et que les américains étaient tellement dépréciés que ce montant ne représente une valeur de guère plus de \$150,000,000.

La route américaine avait beaucoup plus de difficultés que la nôtre à surmonter; nous en avons déjà signalé quelques unes. Ainsi, elle a eu quatre passes de montagnes à franchir à une altitude variant entre 6,000 et 8,000 pieds, lorsque notre chemin n'en a que deux à traverser à une hauteur de 3,760 pieds au-dessus de la mer dans les Montagnes Rocheuses, et de 2,400 pieds dans la chaîne Cascade.

La compagnie américaine du Pacifique a dû percer le roc dans les Montagnes Rocheuses, la Sierra Nevada et la Wabash, à des altitudes très-élevées, et construire des tunnels interminables extrêmement dispendieux. On a dû creuser dans la Sierra Nevada seule, quinze de ces longs souterrains. Il a fallu aussi tailler les rochers et combler les ravins pour ouvrir une voie praticable au milieu de ces massifs montagneux. A certains endroits les rampes ont atteint une élévation de 90 pieds par mille. Le percement de ces montagnes offrait tellement de difficultés que ces ouvrages avaient droit à une subvention du gouvernement des Etats-Unis de \$48,000 par mille; les autres travaux moins difficiles encore obtenaient \$32,000 par mille, tandis que le reste recevait \$16,000. Nous sommes loin d'avoir autant d'obstacles à surmonter.

Pour protéger le chemin contre les avalanches de neige qui se détachent des montagnes, la compagnie américaine a dû construire des abris-neige (*snow-sheds*) sur un parcours d'environ 40 milles, qui ont coûté près de \$2,000,000. Nous avons déjà établi que notre chemin, quoique situé plus au nord, n'aurait pas à souffrir de la

neige. Voilà encore une économie énorme en faveur de notre route.

Le chemin américain traverse, entre autres régions incultes, un désert de 300 milles, où, dit M. Rodolphe Lindau,<sup>1</sup> les travailleurs ne pouvaient trouver une goutte d'eau, où il fallait creuser des puits artésiens ou pratiquer des rigoles communiquant avec des cours d'eau torrentiels souvent éloignés de plusieurs milles. La ligne du Pacifique du Nord américain que l'on est à construire traverse également une vaste région sablonneuse. Nous avons déjà établi la supériorité de notre route sous ce rapport.

De plus, la compagnie du Pacifique Central a éprouvé de grandes pertes et beaucoup de difficultés de la part des sauvages. Tel était l'acharnement des indiens contre les ouvriers terrassiers, que ceux-ci étaient forcés de travailler avec leurs armes chargées à portée de la main. Les enfants des bois s'opposaient par tous les moyens possibles à l'empiétement de la civilisation sur leurs domaines. Un jour, ils scalpaient quelques travailleurs isolés, une autre fois ils livraient des combats sanglants à des brigades entières de travailleurs, ou ils faisaient dérailler des trains lancés à toute vapeur. Au mois d'octobre 1868, le train fut ainsi jeté hors de la voie trois fois en douze jours.

La Compagnie du Pacifique du nord n'est pas plus favorisée à cet égard. Le gouvernement ayant, dans la subvention en terres qu'il lui a octroyée, donné une réserve qui appartenait aux sauvages, ceux-ci sont devenus furieux et ils s'opposent à main armée au progrès de la ligne. Les Etats-Unis paient bien cher la manière arbitraire et cruelle avec laquelle ils ont traité leurs sauvages.

Comme la politique du gouvernements anglais et canadien, à l'égard de nos indiens, a été tout empreinte de bienveillance et de modération, nous n'avons pas à craindre de procédés de ce genre. Les indigènes de l'ouest ont, au contraire, rendu les plus grands services comme éclaireurs aux explorateurs de notre route. C'est ce que constate le rapport préliminaire de l'exploration de la ligne signé par M. Sandford Fleeming: " Les indiens se sont montrés très bienveillants chaque fois que la nature et le but des diverses expéditions leur ont été expliqués. Beaucoup d'entre eux ont rendu de diverses manières des services importants aux explorateurs."

Ces faits incontestables démontrent amplement qu'en comparant les lignes américaine et canadienne, on ne peut manquer d'arriver à la conclusion que notre Pacifique se construira à beaucoup moins de frais.

<sup>1</sup> De l'Atlantique au Pacifique.

Après cet examen du coût de la ligne, nous croyons devoir aborder un autre sujet qui se rattache étroitement au succès de l'entreprise. Il est généralement admis que, de la subvention en argent et en terres octroyée par le Canada à la compagnie qui devra construire le Pacifique, dépend le succès de cette œuvre colossale. Et il importe de savoir si elle est suffisante ou non pour en assurer l'exécution.

Le subside alloué par le gouvernement canadien au Pacifique se compose d'une somme en argent de \$30,000,000 et d'un octroi de terres de 50,000,000 d'acres. En calculant d'après une distance de 2500 milles, on constate que la subvention en argent par mille est de \$12,000 et en terres de 20,000 acres.

La subvention accordée par les Etats-Unis au Pacifique Central était de \$50,000,000 en argent ou de près de \$30,000 par mille, et d'environ 12,800 acres de terres par mille, ou un total de 16 millions d'acres. La subvention en argent était plus considérable que la nôtre, mais l'octroi de terres lui était fort inférieur. Cependant, nous ne devons pas oublier que le subside d'argent n'était tout simplement qu'un prêt énorme fait à la compagnie, lequel est remboursable et constitue encore la première obligation sur le chemin. Tandis que notre subvention est un bonus réel, ce qui facilitera considérablement les opérations de la compagnie, à laquelle l'entreprise sera confiée, sur le marché monétaire. Cette différence dans la nature du subside en argent est tout à l'avantage des entrepreneurs du chemin canadien, qui auront en même temps un octroi de terre dépassant de 34,000,000 d'acres celui qui a été accordé à la route américaine.

Notre subvention en terres a une plus grande importance qu'on ne le croit généralement. Le Pacifique Central a vendu ses terres en moyenne \$4.46 l'acre et on ne saurait comparer leur fertilité avec celle de nos riches régions de l'ouest. Leur prix de revient a pourtant payé dans une grande mesure les frais de construction de la route. Nos terres se vendront probablement à ce taux, mais en supposant que leur valeur ne serait que de \$2.00 l'acre, la compagnie obtiendrait par leur vente, la somme énorme de \$100,000,000, qui seule suffirait pour bâtir le chemin. Et cette évaluation est pour le moins modérée lorsque l'on sait que les terres du Minnesota se vendent aujourd'hui de \$10 à \$14 l'acre et celles du Nebraska, que traverse le Pacifique Central, de \$8 à \$30. Beaucoup de personnes bien renseignées affirment même que leur valeur sera de \$10 à \$15 l'acre au moins, aussitôt que des voies de communication, qui attireront l'émigration étrangère, y seront ouvertes.

Notre double subvention en argent et en terres nous paraît encore plus que suffisante pour bâtir le chemin et séduire les capitalistes, lorsque l'on voit de grands financiers américains comme Jay Cooke, Vanderbilt et autres, construire le Pacifique Nord Américain avec le seul octroi de terres de 50,000,000 d'acres ou de 23,000 acres par mille, y compris ses embranchements. Or, il est admis par la compagnie qui exécute l'entreprise, que les terres qui lui sont octroyées, n'ont pas plus de valeur que celles de la Rivière Rouge, de la Saskatchewan et de la Colombie Britannique.

Ce fait suffit pour faire disparaître tous doutes, et montre que la construction de notre chemin est non seulement possible au moyen des subventions du gouvernement, mais encore qu'elle s'offre aux capitalistes comme une affaire d'or.

Nous savons que beaucoup de personnes en admettant même la praticabilité de l'entreprise, doutent qu'elle puisse s'effectuer sans gêner le trésor public et causer de graves embarras au pays. Nous ne pouvons mieux dissiper leurs appréhensions qu'en jetant un rapide coup d'œil sur la condition du Canada au point de vue commercial et financier, laquelle est encourageante sous tous rapports.

Depuis la confédération, le commerce du pays a pris un développement extraordinaire, et on en peut juger par le tableau suivant des importations et exportations depuis le 30 juin 1868 jusqu'au 30 juin 1871 :

Importations.	Exportations.	Total.
\$71,985,306	\$57,567,888	\$129,553,194
67,402,170	60,474,781	127,876,951
74,814,339	73,573,490	148,387,829
86,661,145	74,173,613	160,834,758
<u>\$300,862,960</u>	<u>\$265,789,772</u>	<u>\$566,652,732</u>

Le capital versé dans les banques qui, au mois de juin 1868, était \$29,729,048, a atteint, le 31 mars 1872, la somme de \$43,248,389, soit une augmentation de \$13,519,341 ou de près de quarante-six par cent. Les dépôts dans les banques depuis 1860 se sont accrus de plus de 200 par cent; de \$31,752,775 en 1868, ils se sont élevés en 1872 à \$60,810,008; ils ont presque doublé depuis quatre ans. Les rapports des banques d'épargne constatent que les dépôts qui étaient de \$1,483,219, le 30 juin 1868, se sont élevés à \$2,441,293, le 31 mars 1872, soit une augmentation de \$958,074 ou plus de 64 par cent. Ces chiffres ne comprennent pas les dépôts des banques d'épargne affiliées aux bureaux de poste qui, de \$204,588 seule-



ment, au mois de juin 1868, avaient atteint au mois de mars 1872 la belle somme de \$2,988,140.

Les caisses d'épargne sont le meilleur indice de la prospérité d'un peuple, car comme elles sont alimentées en grande partie par les classes les moins riches, on peut y trouver une preuve fort concluante de degré d'aisance qui règne dans un pays.

Nous pourrions encore mentionner les sociétés de construction où il n'y a pas moins en dépôt de \$7,000,000, et bien d'autres institutions où le peuple verse ses épargnes, mais ces chiffres suffisent pour appuyer notre démonstration.

Nos obligations n'ont jamais été plus recherchées sur le marché monétaire que depuis quelques années. Avant la Confédération nos débentures à six par cent d'intérêt subissaient une dépréciation de sept à huit par cent, et aujourd'hui nos bons qui portent cinq par cent d'intérêt sont à prime.

Malgré tous les travaux considérables que le pays a exécutés depuis un certain nombre d'années surtout, nous sommes l'un des peuples les moins taxés du monde entier, et il serait facile de prouver que le montant total de notre dette publique se trouve représenté par les grandes améliorations qui ont changé la face de notre pays. Voici, du reste, un état des dettes publiques de diverses contrées, préparé par un publiciste américain, et au moyen duquel nous pouvons voir la position financière que nous occupons à l'égard des autres pays :

Pays	Dette totale	Intérêt annuel	Int. par tête
Grande Bretagne.....	\$3,753,420,000	\$135,840,000	\$4.28
Etats-Unis.....	2,453,559,735	130,694,242	3.75
Autriche.....	1,210,000,000	63,920,000	1.96
Italie.....	1,094,000,000	82,280,000	3.70
Belgique.....	135,520,000	7,260,000	1.42
Espagne.....	793,760,000	19,360,000	1.14
Prusse.....	285,560,000	9,680,000	0.36
Russie.....	1,282,600,000	53,240,000	0.70
Pérou.....	104,000,000	9,680,000	3.46
Brésil.....	116,160,000	9,680,000	0.98
Canada.....	72,600,000	3,630,000	0.98
Nouvelles Galles du Sud.....	29,040,000	1,306,800	3.16
Nouvelle Zélande.....	24,200,000	1,210,000	5.98
Queensland.....	7,260,000	435,600	4.94
Australie.....	3,872,000	33,800	2.14
Tasmania.....	2,420,000	145,200	1.48
Victoria.....	43,560,000	1,790.800	3.06

Ce tableau a été dressé il y a quelques années, et notre dette a atteint depuis la somme d'environ \$80,000,000, mais il est suffisamment exact pour démontrer la justesse de nos assertions.

Quoique le gouvernement fédéral ait dépensé en 1870-71 la somme de \$3,640,248 en travaux publics, cependant la dette a été réduite

de \$503,224 durant la même période. En 1867-68 le revenu fiscal était de \$13,687,928, et en 1870-71 il s'est élevé à \$19,335,560, soit une augmentation de \$5,147,632; et le revenu a dépassé les dépenses de \$3,712,429.

Nos finances se trouvent dans un état tellement satisfaisant que le Gouvernement, a aboli les droits sur le thé et sur le café qui sont importés d'autres pays que des Etats-Unis. C'est une perte pour le revenu d'environ un million de piastres.

Et en supposant que nos recettes n'augmenteraient pas, ce qu'il n'est pas rationnel de croire, vu la marche progressive du pays, notre excédant de revenu serait encore suffisant pour payer l'intérêt sur l'emprunt de \$30,000,000, que nous allons contracter pour donner en subside au chemin du Pacifique.

L'intérêt de \$30,000,000 à six par cent serait de \$1,800,000 par année. Mais il y a tout lieu de croire que nous ne paierons pas plus de 4½ ou 5. Car une somme de \$12,000,000 nous est garantie par le gouvernement britannique sur l'emprunt que nous allons faire. Et notre chancelier de l'échiquier, Sir Francis Hincks, est d'opinion que cette garantie nous épargnera environ \$600,000 par an. Lors de l'emprunt que nous avons contracté pour la construction de l'Intercolonial, nous avons obtenu la partie qui était garantie par l'Angleterre à 4½ et le reste à cinq par cent.

Une somme de \$30,000,000 à cinq par cent d'intérêt représente \$1,500,000, et en supposant que le surplus des recettes soit dorénavant d'environ \$2,000,000, il y aurait encore un excédant d'un demi million de piastres.

Ce subside de \$30,000,000 ne sera pas d'ailleurs dépensé en une année, il sera payé aux entrepreneurs du chemin au prorata du progrès de la ligne. Comme la route devra être achevée d'ici à dix ans, c'est donc environ \$3,000,000 par an qu'il nous faudra donner. On a adopté le système de l'emprunt pour prélever cette somme, et nous le croyons le meilleur dans les circonstances. Nous sommes d'avis que les gouvernements doivent assumer le moins possible la responsabilité de grever l'avenir, mais nous ne pouvons sans les plus fâcheux résultats différer cette entreprise, et il ne serait pas juste de faire retomber sur la génération actuelle tous les frais de cette œuvre colossale, qui doit surtout bénéficier aux générations futures.

Fait rassurant pour les contribuables, le parlement canadien a décidé que le Pacifique devrait se construire par des compagnies privées et sans que les impôts actuels ne soient augmentés. Voici à ce sujet la teneur de la résolution qui a été adoptée par la Chambre des Communes au mois d'avril 1871 :

“ Que la construction et le fonctionnement du chemin de fer mentionné dans l'adresse à sa Majesté concernant l'Union de la Colombie Britannique avec le Canada, adoptée par cette chambre samedi, le 1<sup>er</sup> d'avril courant, devraient être confiés à des compagnies privées et non au gouvernement de la Puissance ; et que l'aide public à accorder pour assurer l'exécution de cette entreprise devrait consister en octrois libéraux de terres et en une subvention en argent, ou autre espèce de subvention, mais de manière à ne pas occasionner *aucune taxe additionnelle à celles aujourd'hui existantes*, le tout devant être déterminé plus tard par le Parlement du Canada.”

De plus l'acte présenté par Sir George E. Cartier, décrétant l'exécution de l'entreprise, et que la Chambre des Communes a adopté au mois de juin dernier, déclare également que le chemin devra se construire sans qu'il y ait augmentation d'impôts.

Tout fait croire, du reste, que le gouvernement récupérera avant longtemps ce subside de \$30,000,000. Car, il s'est réservé des étendues de terre de la même profondeur que celles qu'il accorde au chemin du Pacifique, et qui alternent des deux côtés de la route. Et aussitôt qu'elles seront mises en vente, leur revenu dépassera de beaucoup le montant en argent qu'il aura alloué à la ligne. Ainsi, à tous les points de vue, le pays fait une magnifique affaire, qui avant longtemps doublera la population et décuplera la production et la richesse nationales.

Quand bien même nous ne devrions pas compter sur des profits directs et immédiats, nous ne devrions pas hésiter à subventionner libéralement l'entreprise. Il est prouvé qu'il n'est pas de placements plus productifs pour un pays que ceux qu'il investit dans les chemins de fer. Dans une période d'environ quinze ans nous n'avons pas donné moins au Grand Tronc de \$24,000,000, c'est-à-dire presque autant que le subside au chemin du Pacifique. Eh bien ! qui regrette l'encouragement libéral que nous avons donné à cette entreprise ? Si le Grand Tronc a contribué à l'augmentation de la dette, il a en revanche fait plus que quintupler le revenu du pays. Sans cette grande artère de communication, le commerce du pays ne serait guère plus développé qu'il y a vingt ans. Montréal n'aurait que lentement progressé et les Cantons de l'Est seraient encore un désert.

Les 50,000,000 d'acres de terres qui sont octroyés pour la construction du Pacifique sont aujourd'hui incultes, situés en grande partie dans des régions inhabitées et ne donnent aucun revenu au gouvernement. Leur rendement sera nul tant qu'elles resteront

dans leur état primitif. Ce n'est donc pas faire un sacrifice que de les allouer à la compagnie qui se chargera de l'entreprise.

Nous croyons, au contraire, qu'il est dans les intérêts bien entendus du pays d'accorder cet énorme subside en terres. Car, la compagnie du Pacifique s'efforcera naturellement d'attirer une forte immigration étrangère dans ces lointains parages, afin de les coloniser rapidement, de donner aux terres le plus de valeur possible et d'assurer un trafic local considérable à ce chemin de fer. Elle sera le meilleur agent d'immigration que nous puissions trouver.

Nous avons l'exemple des compagnies américaines de chemins de fer pour nous convaincre pleinement à ce sujet. Car, toutes les lignes qui ont obtenu des subventions en terres aux Etats-Unis — environ 200,000,000 d'acres en tout — ont puissamment aidé le gouvernement à développer le pays en favorisant l'immigration européenne. Elles n'ont pas craint d'envoyer des agents, à grands frais, dans le vieux monde, pour proner leur entreprise et exalter outre mesure les richesses naturelles de régions qu'elles devaient sillonner. Et à l'appel entraînant de ces agents, des centaines de milliers d'émigrants n'ont pas hésité à prendre leur feuille de route pour l'ouest, où avant longtemps, il y aura par exemple plus d'Allemands que dans l'Allemagne même.

Les prairies de l'ouest ne se colonisent pas avec la lenteur de nos régions boisées. Il faut au colon du nord bien des efforts et de pénibles travaux avant qu'il puisse ensemercer le terrain qui est couvert d'arbres géants. Le colon de l'ouest au contraire n'est généralement pas obligé de se servir de la cognée, du bucheron ; il s'établit d'ordinaire dans un pays ouvert, où il peut mettre de suite la charrue dans le sol pour en tirer les trésors qu'il recèle. Aussi il a l'énorme avantage de recueillir quelques mois après son arrivée la précieuse moisson qui doit sustenter sa famille.

C'est ce qui fait que d'immenses régions désertes, il y a quelques années, et où erraient seuls les chasseurs et les buffles mugissants, sont aujourd'hui habitées et prospères. Avant la construction du Pacifique Central, les territoires du Nebraska, de Wyoming, de l'Utah, du Nevada et de la Californie ne comptaient qu'une faible population. En 1860, il n'y avait que 460,112 âmes, et la guerre de sécession fut cause que ce nombre n'était guère plus élevé, lorsque le chemin fut commencé en 1863.

Mais aujourd'hui cette population est de plusieurs millions. Les villes ont surgi par enchantement tout de long de la ligne. San Francisco qui n'avait qu'une population de 60,000 âmes, lors du commencement de l'entreprise, en a aujourd'hui plus de 150,000. De vastes exploitations industrielles, auxquelles elle a donné un débou-

ché, se sont fondées, et le sol a donné généreusement ses trésors. La solitude a été partout envahie par le mouvement du progrès.

Toute cette région de l'ouest a pris un essor dont nul ne peut prévoir les destinées. Telle a été la rapidité extraordinaire de son développement au moyen des chemins de fer, qu'avant longtemps elle commandera une influence souveraine aux Etats-Unis. La prépondérance politique, qui a été pendant tant d'années une pomme de discorde entre le nord et le sud, va lui appartenir en entier. Il n'y a qu'une voix pour le reconnaître.

L'Ouest, c'est l'avenir !

Dès 1818, Jefferson, l'un des fondateurs de la république américaine, écrivait à John Adams, à propos des états de l'ouest, alors en plein enfantement, ces paroles prophétiques : " Le temps n'est pas éloigné, quoique ni vous, ni moi, ne devons le voir, où nous n'aurons plus par rapport à eux qu'un rang secondaire." Michel Chevalier, un publiciste français, disait en 1835 : " Avant peu l'Ouest aura la majorité au Congrès et gouvernera le nouveau monde."

Il en sera de même de notre *far west*. Il ne faut pas être doué d'une grande prescience pour le prédire. Le jour n'est pas éloigné, où de véritables états seront taillés dans nos immenses plaines de l'ouest, où des millions d'habitants y vivront heureux et prospères, à l'ombre des institutions représentatives, où un réseau de chemins de fer reliera toute cette vaste contrée, où des vapeurs sillonneront les eaux profondes de ses fleuves et de ses lacs, où des villes populeuses surgiront sur les bords de ces grandes nappes d'eau, et seront comme Chicago et Milwaukee les entrepôts d'un énorme commerce de céréales.

Quel est le canadien, vraiment ami de son pays, qui n'appellerait pas ce jour de tous ses vœux ? Car, si aucune évolution politique ne vient déranger la marche de ses destinées, la confédération canadienne aura atteint alors un état de grandeur et de prospérité extraordinaire. Baignée par les deux océans, dotée de ressources naturelles inépuisables, habitée par des populations morales et vigoureusement trempées comme tous les peuples du nord, comptant plus de territoires que les Etats-Unis<sup>1</sup> eux-mêmes, elle

1. Voici un état de l'étendue des plus grands pays du monde, qui prouve que nous sommes la deuxième nation la plus importante par le territoire :

Russie.....	7,112,872 milles carrés
Canada.....	3,347,045
Brésil.....	3,108,104
Etats-Unis.....	2,999,848
Colonies Australiennes.....	2,582,070
Turquie.....	1,817,048

serait en état de repousser toute agression étrangère et d'aspirer au rôle de l'une des premières nations du monde.

Beaucoup de personnes doutent que l'achèvement du chemin puisse se faire d'ici à dix ans, conformément aux engagements qui ont été conclus avec la Colombie Britannique. Il peut y avoir la plus grande liberté d'opinion sur ce point, car le gouvernement n'est pas tenu rigoureusement de remplir cet engagement à la lettre. Il devra faire tout en son pouvoir pour faire exécuter l'entreprise durant cette période de temps, mais nous avons la déclaration de M. Trutch, gouverneur de la Colombie Britannique, que cette province aurait été également satisfaite si elle eut été fixée à douze ou quinze ans. Elle saura tenir compte des circonstances inévitables qui peuvent surgir pendant la prochaine décade. Cette limitation a été demandée comme une garantie de la bonne foi du gouvernement canadien dans ses engagements envers la Colombie.

Cependant, il est loin d'être impossible que le chemin s'exécute durant cette période. Le pays et les entrepreneurs du chemin sont intéressés à ce que les travaux s'exécutent rapidement. Les américains prétendent en manière de proverbe que pour faire bien, il faut faire vite. Et ils ont raison dans beaucoup de cas.

Ils ont construit le Pacifique Central en 6 ans, pourquoi ne pourrions-nous pas en faire autant en 10 ? La ligne a été terminée sept ans avant l'expiration du contrat, qui a lieu le 1 juillet 1876 seulement. En 1863 on a exécuté 20 milles, 20 milles en 1864, 60 en 1865, 295 en 1866, 291 en 1867 et 1092 depuis le mois de janvier 1868 jusqu'au commencement de mai 1869, c'est-à-dire dans seize mois. Une telle rapidité est inouïe dans l'histoire des chemins de fer.

Ce chemin a été l'œuvre de deux compagnies : l'*Union Pacific* et le *Central Pacific*, qui ont commencé simultanément le chemin à ses deux extrémités. Les points de départ seuls étaient fixés et la compagnie la plus active devait être la mieux rétribuée par le

Chine .....	1,297,999
Mexique .....	1,030,442
Indes Anglaises.....	933,722
Confédération Argentine.....	842,789

Notre-étendue territoriale se décompose comme suit :

Ontario .....	121,260 milles carrés
Québec .....	210,020
Nouvelle Ecosse .....	18,660
Nouveau-Brunswick .....	27,105
Manitoba .....	13,000
Territoires du Nord Ouest.....	2,737,000
Colombie Britannique.....	220,000
	<hr/>
	3,347,045

gouvernement. Cela eut l'effet de piquer leur émulation et de donner une impulsion énorme aux travaux. Les deux compagnies n'employèrent jamais moins chacune de vingt mille hommes. Durant les derniers jours des travaux on fit de part et d'autre de véritables tours de force. Chaque compagnie posa jusqu'à deux milles de rails par jour, puis trois, quatre et cinq. Le dernier jour on posa 10 milles en onze heures de temps. Les premiers jour 24 pieds de rails furent posés en 80 secondes, les seconds 240 pieds en 75. On ne va guère plus vite à pied lorsqu'on se promène sans se presser, dit un écrivain.

Il nous reste à répondre à une objection relative à l'exploitation du Pacifique. On a dit que cette entreprise colossale ne causera que des embarras financiers et ne paiera jamais l'intérêt sur le coût de construction de la route. Cette prétention est pour le moins hasardeuse en face des résultats étonnants produits par la ligne américaine. Les adversaires du Pacifique Central alléguaient la même chose et annonçaient, à grands sons de trompe, qu'il engloutirait un capital énorme sans bénéficier à ses actionnaires. Mais l'avenir s'est chargé de les démentir.

En 1870, la première année du fonctionnement de cette ligne, les recettes ont été de quatorze millions, et le revenu net a excédé les dépenses de \$6,000,000. En d'autres termes, il a payé la première année 6 par cent sur le coût de construction, et on calcule qu'en 1871 les recettes brutes ont dû atteindre le chiffre énorme de \$19,000,000, et que l'excédant net sur les dépenses a été d'environ \$9,000,000.

Les débetures de la Compagnie sont déjà à une prime de trois par cent, et le succès a été complet au point de vue financier. Le chemin a non seulement fait la fortune des entrepreneurs qui ont réalisé des millions, mais il rénumère largement la nombreuse classe de ses actionnaires. C'est cet incomparable succès qui a déterminé les capitalistes américains à commencer de suite la construction d'une autre route du Pacifique au nord.

La ligne canadienne peut compter sur de nombreuses sources de revenu ; nous allons en énumérer quelques unes :

- 1o Le commerce asiatique dont nous aurons inévitablement notre bonne part.
- 2o Le transport des malles anglaises venant de l'Inde, de la Chine et du Japon, qui devront passer par la ligne la plus courte entre l'Europe et l'Asie. L'Angleterre paie pour ce service plus d'un demi million de louis sterling.
- 3o Les céréales de l'ouest qui seules encombreront les trains de fret et donneront un revenu énorme. Telle est l'importance de ce

trafic que les lignes américaines de l'ouest des Etats-Unis ne peuvent pas transporter plus de la moitié de ces produits.

40 Le transport des malles de la Colombie Britannique, de Manitoba, etc. Il se fait aujourd'hui par voie des chemins de fer américains aux frais du gouvernement canadien.

50 Les bois magnifiques et incomparables de la Colombie Britannique.

60 Le poisson, l'or, le fer, la houille de la Colombie Britannique, le charbon de la Saskatchewan, l'argent et le cuivre du Lac Supérieur et du Lac Shebandowan.

70 Les animaux dont le transport encombre aujourd'hui les lignes américaines, car il n'est pas un pays au monde plus favorable que les prairies de l'ouest pour l'élevage des bestiaux.

80 Le fret de la Compagnie de la Baie d'Hudson, qui est immense, car le commerce de cette puissante association s'étend du Labrador au Pacifique. Il est vrai que le monopole commercial et politique de la Compagnie a cessé, mais la liberté du commerce, au lieu de nuire à ses opérations, lui donnera au contraire plus d'extension, ainsi que cela a eu lieu dans la Colombie Britannique et Vancouver.

90 Les milliers d'hommes d'affaires, d'immigrants et de touristes qui se rendront dans l'ouest.

Et quelle ne sera pas l'importance du trafic local lorsque toutes ces régions, aujourd'hui en grande partie solitaires, seront habitées par de nombreuses populations et seront parsemées de villes florissantes et étendues ?

Tous ces faits doivent nous faire conclure que la construction du Pacifique n'est pas l'une de ces entreprises folles qui ruinent un pays et le conduisent à la banqueroute. Ils prouvent au contraire que cette entreprise est le fruit d'un grande et patriotique idée, portant dans ses flancs d'immenses résultats pour l'avenir d'un peuple jeune et vigoureux, que n'effraie pas la grandeur de la tâche qui lui incombe.

*Audaces fortuna juvat.* C'est vrai pour les peuples, comme pour les individus.

JOSEPH TASSÉ.

(A Continuer.)



# LES ARCHIVES DU CANADA.

---

Une nation doit être fière de ses gloires du temps passé ; si elle ne l'est pas, il faut en conclure que le respect d'elle-même lui manque.

Un peuple doit aimer à étudier sa propre histoire, pour apprendre l'art de se gouverner ; s'il reste étranger à ce noble sentiment d'étude et de curiosité, il faut en conclure qu'il n'a point de patriotisme.

Un pays doit marcher vers l'avenir sans abandonner derrière lui ses aïeux, ses travaux, ses conquêtes, ses souvenirs ; comme Enée sortant de Troie pour se créer une patrie, nous devons porter notre père Anchise, c'est-à-dire tout ce qui fut notre origine, tout ce qui est nous ; la race qui conserve le culte du passé deviendra grande un jour et sera d'autant mieux assise qu'elle remontera plus loin dans les âges écoulés.

Après bien des tentatives pour réveiller chez les Canadiens le sens de ce devoir national, nous ne sommes pas beaucoup avancés malheureusement. On lit à peine Charlevoix, Garneau ou Ferland. Nous tenons obstinément les yeux fermés pour ne pas voir notre histoire et pourtant, il ne manque pas d'écrivains étrangers qui nous indiquent avec enthousiasme les beautés qu'elles renferme. Non seulement on n'ouvre point nos meilleurs auteurs, mais on s'imagine que toute la connaissance d'un long passé de gloire est consignée dans ces quelques volumes, pourtant déjà si beaux. En dehors d'un petit cercle de chercheurs et de travailleurs persévérants, qui espèrent en quelque sorte contre l'espérance, personne ne connaît les sources de notre histoire, nul ne songe à les rendre accessibles, aucun ne se figure qu'en y mettant un peu de bonne volonté nous pourrions posséder des archives historiques remarquables.

Et cependant il ne s'agirait que de vouloir !

Si nous passons en revue les cent cinquante années de la domination française, que de richesses historiques nous pouvons devi-

ner sans les avoir jamais vus ! Les archives de ce temps existent. Les bribes qui par hasard, en ont été détachées pour la bibliothèque du parlement canadien ou pour celle de la Société Historique de Québec, feraient ouvrir les yeux et le cœur à tous les Canadiens s'il était facile de les imprimer et de les répandre dans le pays. On peut en dire autant des archives du règne anglais, à partir de 1760 jusqu'à nos jours. Les lacunes devant lesquelles nos historiens sont réduits à se désespérer pourraient être remplies, mais quel est parmi nous le gratte-papier, fut-il Ferland ou Garneau, qui pourrait déboursier de grosses sommes pour faire copier à Londres les "Haldimand Papers" par exemple : cent cahiers dont nous n'avons pas encore extrait dix lignes.

Sans sortir du Canada, des fouilles de toute importance sont possibles. S'en rend-on compte généralement ? Non. L'indifférence à cet égard n'est pas seulement toujours blâmable, elle est parfois criminelle. J'ai vu un bureau public où pendant des années on s'est servi d'une poignée de feuilles d'anciens manuscrits publics pour allumer le poêle. Ce n'est pas le seul cas de cette nature. Il est si aisé à un imbécile qui a ces trésors sous la main de s'en "débarrasser," comme disait le chef du bureau que j'ai connu. Ces paperasses sont si vieilles qu'à peine peut-on les lire ; qui est-ce qui va prendre la peine de s'arracher les yeux à déchiffrer ce tas de cahiers jaunis ! Il faut bien les brûler tranquillement, miettes à miettes, puisque les épiciers n'en veulent même pas pour envelopper leurs marchandises, le papier ayant perdu sa consistance. Ainsi raisonnent des gens qui devraient être les premiers à comprendre la valeur des archives nationales. Que sont devenus les cahiers du *Journal des Jésuites* ? Comment voulez-vous que le peuple s'éprenne d'amour pour son histoire lorsque tant d'hommes soi-disant instruits lui donnent un si déplorable exemple de renonciation aux choses d'autrefois ?

L'expérience nous enseigne que dans un certain ordre de choses, rien ne peut se faire sans l'initiative du gouvernement. La fondation d'un bureau d'archives canadiennes est une de ces choses. Une douzaine d'archéologues et d'historiens que nous avons, prêcheraient cette croisade, comme ils ont fait depuis des années ; invoqueraient les arguments les plus sensés, les mieux faits pour plaire et pour convaincre, qu'ils verraient malgré tout arriver le jour du jugement dernier avant d'avoir pu remuer la première pierre d'un bureau d'archives. C'est à faire au gouvernement.

Eh bien ! le gouvernement vient de se décider à commencer cette belle œuvre ! Il a cédé à la pression patriotique que, par le mécanisme des chambres fédérales, on a fait peser sur lui. L'an dernier, une requête fut déposée sur la table du greffier de chaque Chambre, demandant qu'il fut pris des mesures pour compulser, assortir et classer les archives canadiennes, en préparer un catalogue, et en définitive pourvoir d'une manière permanente à leur conservation. La requête faisait valoir sous une forme succincte, la nécessité de cette organisation. Au premier moment, elle parut attirer bien peu de sympathie de la part des députés, qui se contentèrent de la mettre devant la commission de la Bibliothèque. Cette année, elle a reparu devant les Chambres, mais,

grâce à un travail de propagande fait avec intelligence depuis douze mois, son objet est mieux compris et le gouvernement n'a pas cru devoir lui refuser un commencement d'exécution. Espérons que plus nous irons, plus les députés se feront un point d'honneur d'entrer dans les vues des auteurs qui ont signé cette demande et dont en passant voici les noms : Henry H. Miles, l'abbé Laverdière, l'abbé Casgrain, le Dr. Larue, Louis P. Turcotte, Charles Alleyne, W. J. Anderson, W. Marsden, le lieutenant Ashe, J. M. LeMoine, J. Crémazie, J. G. Hamel, P. Légaré, l'évêque anglican de Québec, J. W. Dawson, John Cook, J. H. Nicolls, J. H. Graham, C. Smallwood, W. T. Leach, A. de Sola, I. D. King, Ellen Ross, John Douglas Borthwick, Rosanna, E. Leprohon, W. H. Hicks, L. A. Hugué-Latour, Henry Mott, A. Sandham, John Lovell, E. A. Meredith, John Langton, Benjamin Sulte, Henry J. Morgan, B. Chamberlin, J. C. Taché, C. Sangster, Stanislas Drapeau, R. S. M. Bouchette, W. F. Coffin, Alpheus Todd, A. Gérin-Lajoie, Fenning Taylor.

M. Miles, le premier signataire de la requête, me paraît avoir été l'âme de ce mouvement. En tous cas, il lui en revient une grande part de mérite.

Le gouvernement constitutionnel, que l'on serait mal avisé de traiter en artiste, n'est sensible qu'à la portée pratique ou utilitaire d'une proposition. C'est par-là qu'il a été attaqué et qu'il a dû se rendre. Je m'explique : Tels que sont les édifices d'Ottawa, il y a juste assez d'espace pour les deux Chambres et la bibliothèque dans un, et pour les ministères dans les deux autres. Il est évident qu'avant peu d'années il faudra un quatrième édifice pour loger les archives de l'administration ; de fait, ce bâtiment devrait être déjà élevé et mis à la disposition des divers bureaux publics qui, dans leurs migrations à la suite des Chambres depuis un demi-siècle ont semé des caisses d'archives sur plusieurs points du pays. Depuis leur installation à Ottawa, en 1865, ces bureaux ont agi comme les jeunes ménages qui se contentent de se procurer les accessoires indispensables, en attendant mieux. A défaut d'un local approprié, ils ont dû n'apporter avec eux que le strict nécessaire, les dossiers des affaires pendantes ; tout le reste est dispersé çà et là, à Québec, à Montréal à Kingston, à Toronto, ailleurs peut-être et en danger de périr par le feu. Point de recherches possibles sans une grande dépense d'argent et de temps. Les documents sont partout et ne se trouvent nulle part. Pour sortir de cette position aussi absurde qu'incommode, le gouvernement, quel qu'il soit, devra construire un dépôt central où tout sera réuni, classifié, co-ordonné, rendu trouvable, enfin. Parvenu à cette décision qu'il ne peut éviter, il ne doit pas lui en coûter par trop d'englober dans l'entreprise la création d'un bureau d'archives historiques, comme en possèdent tous les pays un peu soucieux de leur renommée. Il est bien temps que le Canada s'occupe d'une œuvre qui le touche de si près, car déjà, depuis quinze ans, une petite province, la Nouvelle-Ecosse, nous a devancé et montre avec orgueil le résultat de ses travaux en ce genre, travaux que j'ai eu l'honneur de signaler aux lecteurs de la *Revue Canadienne* il y a quelques années.

D'ailleurs, les deux questions n'en font qu'une. Qui dit archives publiques, dit documents destinés à l'Histoire. Quand l'administration n'a plus rien à faire avec un dossier, il revient de droit aux historiens. Il en résulte qu'en réunissant ses archives éparpillées dans les caves et sous les toits, à droite et à gauche, le gouvernement satisferait aux exigences de son administration actuelle et préparerait, sans presque aucun frais, des matériaux abondants dont les historiens sauront tirer parti.

Les incendies, l'ignorance, l'humidité nous enlèvent de jour en jour quelques rares manuscrits. La liste de ceux qui ont été détruits de cette manière serait longue, hélas ! s'il était possible de la dresser. N'attendons pas plus longtemps. Ces pertes, qui sont le plus souvent irréparables, pourraient tout-à-coup prendre des proportions immenses, et la postérité nous reprocherait, avec raison, d'avoir agi comme des barbares en laissant se perdre sous nos yeux plus de deux siècles d'archives qui étaient notre héritage et la sienne.

BENJAMIN SULTE.

## CHRONIQUE DU MOIS.

---

La guerre, qui sème sur son passage tant de ruines matérielles, engendre aussi des ruines morales dont on se guérit difficilement et lentement. L'enivrement du triomphe donne aux uns un sentiment de fierté vaniteuse et bruyante, auquel les âmes les plus stoïques ne peuvent même échapper. L'amertume de la défaite fait bouillonner dans le cœur des autres une haine sourde et implacable. La haine de la Prusse, qui s'est allumée d'une manière si terrible aux champs de batailles d'Iéna, ne s'est pas éteinte dans le sang des vaincus de Waterloo. Elle aurait dû finir à Sédan ou tout du moins au traité de paix qui s'est effectué lors de la capitulation de Paris. Loin de là, la Prusse ne hait pas seulement la France à cause de son passé militaire, à cause des défaites essuyées, à cause des bouleversements qui ont jadis disloqué et détruit son unité. La revanche n'a pas effacé tous ces vieux et sombres souvenirs. La Prusse hait tout ce qui est français et tout ce qui s'inspire du génie français. Le nom même de français la révolte et elle substitue ingénieusement à ce nom l'appellatif ironique de *Welche*.

Voici comment se termine une ode de fabrication prussienne et consacrée à la Paix :—“ Que celui qui pendant la guerre marchait devant nous dans une nuée de feu donne à notre peuple la force de vaincre une fois encore, la force d'extirper des cœurs la sombre semence du mensonge, et tout ce qui reste de *Welche* dans les pensées, dans les mots et dans les actions.” Ambition généreuse, s'il en fut jamais ! Cette dernière victoire que réclame l'Allemagne est à ses yeux une conséquence logique du triomphe de la force brutale.

L'ogre prussien a un appétit aussi large que le monde. Le génie français a brillé partout le monde et il faut que le génie français disparaisse du monde à tout prix. Les chancelleries d'Europe n'ont que faire d'employer le langage diplomatique adopté jusqu'à présent. Pascal, Descartes, Laplace, Molière, Corneille, Racine, Montesquieu et tant d'autres célébrités cosmopolites doivent prendre la route de l'oubli. La savante Allemagne aime mieux voir s'étendre devant elle le désert que de voir briller des fleurs *Welches* dont le parfum la suffoque.

La guerre n'a fait que changer de théâtre. La colère qui fermentait dans les âmes ne s'est pas éteinte lorsque les protocoles du

Traité de paix ont été signés. Aujourd'hui la guerre se fait sur le papier ; les plumes s'astiquent, et l'encre roule à flots tortueux sur des feuilles volantes qui transmettent à d'innombrables lecteurs la pensée des écrivains. Les universités descendent même sur l'arène populaire et s'escriment. Elles font échange de sympathie ou d'antagonisme réciproque. Mais malheur à qui frappe à l'aventure comme ces deux professeurs allemands de l'Université de Strasbourg qui ont donné le coup de mort à un vieillard, à un compatriote, au baron Hans d'Aufsess, parce qu'ils le prenaient pour un français. " Une telle action est d'un mauvais augure pour la nouvelle Université allemande qui m'avait rempli d'un si grand enthousiasme," a dit la victime de cet acte barbare. Ainsi le fanatisme national des allemands a déjà porté ses fruits empoisonnés jusqu'au sanctuaire de la science, là même où les passions populaires ne devraient pas être admises à pénétrer. Jamais assurément le patriotisme n'a été plus mal compris et plus mal interprété.

Les savants de l'Allemagne continuent encore la croisade dirigée depuis plus de soixante ans contre la France. Les biblistes, les orthodoxes, les athées, les fatalistes, les matérialistes et tout le ramassis de la philosophie allemande se sont prosternés devant la doctrine et l'ont prônée. Ils se sont écrié que Dieu et la Providence étaient avec le vainqueur, et que le jugement divin avait confirmé les événements accomplis. Ils ont converti leur chaire professorale en tréteau, et leur science en hablerie de saltimbanque.

" Une invasion sauvage, a dit Victor de Laprade, a changé pour jamais les rapports de la France et de l'Allemagne. En vain l'on nous dira que la poésie et que la science habitent une région sereine, au-dessus de toutes les querelles nationales, et que l'échange des idées s'opère sans tenir compte du choc des sentiments ; la haine impitoyable, l'hypocrite férocité des envahisseurs vient d'élever entre nos deux races une barrière que l'esprit lui-même ne doit plus franchir ; désormais nous jugerons les écrivains de l'Allemagne aussi rudement que leurs compatriotes nous ont jugés toujours. La sympathie, la courtoisie française ne sont plus de mise vis-à-vis d'eux..."

" Aujourd'hui, à la lueur des incendies qu'ils ont allumées, nous avons vu clair dans l'âme des Germains, nous savons désormais à quoi nous en tenir sur leur bonhomie..."

" Ecoutez, ô poètes de l'Allemagne ! cette prophétie d'un poète ennemi qui vous a beaucoup aimés, qui vous aime encore malgré lui, dans une foule d'œuvres sublimes ou charmantes ; — Tenez pour certain, Allemands de la vieille Allemagne littéraire, s'il en reste encore, que votre patrie a fini de vivre. Saluez vos poètes, vos philosophes, vos artistes, vous n'en aurez plus d'autres. Ce que vous aurez, je l'ignore ; ce que fabriqueront vos universités et vos usines d'Outre-Rhin, nul ne peut le prévoir. Mais des poèmes, mais des symphonies, mais de grands livres de philosophie et d'esthétique, vous n'en ferez plus, cela est certain. L'Allemagne est finie, la Prusse commence."

Ces prévisions de Victor de Laprade sur l'avenir littéraire de l'Allemagne sont certainement trop entachées d'exclusivisme. Les

portes du talent et du génie peuvent encore être ouvertes à l'Allemagne. Mais il faut avouer que dans le présent ces paroles ne semblent que trop vraies.

On a chanté les grands évènements militaires récemment accomplis dans une foule de sonnets, odes, psaumes et dithyrambes ; mais tous ces chanteurs malhabiles ont été vertement fustigés par les critiques d'Outre-Rhin qui avaient pourtant toutes les meilleures raisons du monde pour se montrer partiaux. Et l'*Imneuen Reich*, recueil qui a beaucoup d'autorité en pareille matière, s'étonne que les poètes Teutons aient été si médiocrement inspirés. Voilà donc l'Empereur Guillaume dans l'attente perplexe d'un Homère ou d'un Virgile pour chanter les victoires de la Campagne de France ; et le chantre inspiré n'apparaît pas encore à l'horizon.

\*  
\* \*

S'il y avait un Dieu de l'anarchie, c'est au Mexique qu'il irait trôner. Là serait le lieu de ses prédilections. Là il trouverait des sujets dévoués et toujours prêts à lui donner leurs biens, à lui sacrifier leur repos, à lui livrer leurs têtes. L'anarchie au Mexique n'est pas seulement une maladie intermittente dont on redoute le réveil si dangereux ; c'est une fièvre continue qui s'empare des âmes et que rien ne semble pouvoir apaiser.

Le volcan qui fait trembler le sol et jette sa lave sur les campagnes environnantes se repose et ferme son cratère. L'ouragan se déchaîne et disparaît. Ce sont là des règles invariables de la nature. Mais le Mexique, quand il a longtemps combattu et semble sur le point de tomber d'épuisement, recommence la lutte avec une nouvelle furie. La torche révolutionnaire promène l'incendie sur tous les points du territoire et la guerre civile y est systématiquement organisée.

Si on examine les causes de cet état perpétuel de révolte, on constate qu'elles sont en vérité bien futiles. Certaines susceptibilités, certaines passions populaires, certains mécontentements contre le ministère, certaines antipathies contre ceux qui commandent, certains désirs de monter au pouvoir, voilà plus qu'il n'en faut pour servir de mot d'ordre aux révolutionnaires. Et voilà qu'on s'arme ; on fait le pillage, on promène le fer et la flamme dans les villes et les campagnes, on attaque de front l'autorité légitime. Et comme le nombre des mécontents et des ambitieux est aussi considérable que celui des amis de l'ordre, il se trouve que les forces du gouvernement et les forces des insurgés combattent presque toujours à armes égales.

Le sang de Maximilien n'a pas porté bonheur à Juarez. A la tête d'une république incessamment en proie à la guerre civile, ne voit-il pas venir le châtement infligé aux régicides ?

Les brigands mexicains n'ont pas circonscrit leur œuvre de dévastation et de pillage aux limites de leur territoire. Ils ne se font pas scrupule de traverser la frontière et de se répandre par bandes dans l'Etat du Texas pour enlever les chevaux et les troupeaux, pour voler et assassiner les Citoyens américains. Le Cabinet de Washington, cédant enfin aux nombreuses représentations des

Texiens, a commencé à protester contre de pareils actes. Le gouvernement de Juarez qui sent son impuissance, accuse de ces désordres les révolutionnaires, et ces derniers en rejettent la responsabilité sur le Président du Mexique, prétendant qu'il existe une entente entre lui et le Président Grant.

Les Etats-Unis d'ordinaire si revêches et si jaloux de faire respecter leur autorité, se trouvent dans une position difficile à démarquer. Souffrir l'état de choses actuel c'est faire acte de lâcheté. Imposer leur protectorat, c'est vouloir maintenir la paix à main armée et dépenser des sommes considérables pendant nombre d'années. Annexer définitivement, c'est ajouter des éléments nombreux de discorde dans le sein de la fédération américaine.

Il est probable que Grant ne prendra pas de parti décisif pour trancher ces difficultés pour le présent; car cela l'empêcherait de travailler efficacement à sa réélection et de rêver à son aise aux vicissitudes éternelles de l'imbroglio de l'Alabama.

\* \*  
\*

Les travaux de la cinquième et dernière session de notre premier Parlement fédéral sont terminés pour le plus grand repos des honorables députés. Enumérer et apprécier tout ce qui a été fait serait une tâche trop considérable pour le cadre de cette chronique, et l'on ne peut guère que signaler rapidement au hasard quelques-uns des traits principaux de cette session.

C'est une œuvre ingrate et difficile que de maintenir l'harmonie dans les idées et les opinions, à cause des éléments hétérogènes et souvent discordants qui composent la représentation de la Puissance. L'intérêt local, l'intérêt de parti, les dissentiments en matière religieuse sont presque constamment en lutte dans les affaires de politique générale. Voilà une des anomalies ou plutôt un des points faibles de notre constitution comme de la plupart des constitutions humaines. Aussi il faut s'attendre à chaque instant à quelque conflit.

Des discussions sérieuses ont eu lieu à propos de l'acte des Ecoles passé à la dernière session provinciale du Nouveau-Brunswick. On a demandé à la Chambre fédérale de désavouer ce Bill qui est manifestement injuste et qui bat en brèche les sentiments religieux des catholiques. Il y est statué qu'aucun "symbole ou emblème distinctif d'une société nationale ou autre, de parti politique ou d'organisation religieuse, ne sera exhibé ou employé dans la salle d'école, soit dans les arrangements ou exercices généraux, soit sur la personne des instituteurs ou des élèves." On y défend aux professeurs de faire usage d'aucun catéchisme religieux et on leur recommande d'enseigner aux élèves les vertus naturelles. Un tel Bill ne décrète rien moins que l'exclusion de Dieu et de ses ministres dans l'éducation des enfants. Ce n'est rien moins que l'athéisme en pratique légiféré par des chrétiens.

Cette loi inique devait être désavouée formellement; et cependant une motion présentée à cet effet a été perdue après avoir passé à travers les tergiversations ministérielles, après s'être heurtée sur des questions de constitutionnalité, après avoir été combattue par



le fanatisme protestant. Un terme moyen a été finalement adopté et la Chambre a déclaré qu'elle "regrettait que l'Acte des Ecoles récemment passé dans le Nouveau-Brunswick causât du mécontentement à une partie des habitants de cette province, et espérait qu'elle serait amendée durant la prochaine session de la législature du Nouveau-Brunswick, de manière à faire disparaître les justes sujets de mécontentement qui existent maintenant." Ainsi il a fallu sacrifier presque complètement un principe généreux pour éviter une guerre religieuse qui eût eu pour nous des effets désastreux à cause de notre infériorité numérique. Il est des circonstances où il faut faire des concessions par simple prudence politique pour éviter des maux plus grands.

Sous un point de vue matériel, le pays se trouve dans un état plus pacifique. On ne peut s'empêcher de remarquer qu'il y a en lui tous les germes et tous les éléments d'une vitalité extraordinaire. La simple lecture des bills privés fait voir quel travail énorme s'accomplit partout et combien l'industrie dans une foule de branches se développe. L'état du budget prouve que les finances n'ont jamais été aussi brillantes et aussi solides. Le gouvernement s'est ainsi trouvé en mesure de voter des subsides considérables pour un grand nombre de travaux publics, tels que les constructions sur les rivières navigables, les hâvres et jetées, les glissoires et estacades, les édifices publics, etc., pour faire élargir nos canaux qui suffisent à peine aux besoins toujours croissants du commerce.

Le point le plus saillant de la dernière session est l'adoption d'un Bill pour la construction du chemin de fer du Pacifique. Tout le monde connaît les résultats immenses qui doivent en dériver. Cela va nous affirmer d'une manière plus positive que jamais comme puissance progressive aux yeux des nations, et influera considérablement sur nos destinées.

\* \* \*

Nous avons eu le plaisir; sur invitation, d'assister à deux intéressantes séances, qui ont eu lieu à l'Académie Commerciale Catholique du Plateau. Nous voulons parler de l'inauguration de cette splendide bâtisse, sous la présidence de Lord Lisgar; et la distribution des prix, le premier juillet courant, sous le patronage du Maire Coursol. Les éloges de toute la presse, dans ces deux circonstances, sont bien méritées et nous venons mêler notre voix au concert unanime qui a été provoqué par toutes les bonnes choses qui ont été vues et entendues dans ces deux séances.

Nous félicitons sincèrement MM. les Commissaires et MM. les Professeurs de leurs succès et s'ils restent fidèles à leur programme, il n'y a aucun doute que la nouvelle génération sera mieux préparée aux luttes de la vie pratique que ses aînées, et que nos hommes d'affaires n'auront plus à se plaindre d'un état relatif d'infériorité vis-à-vis des autres origines, sous le rapport de l'éducation.

EUSTACHE PRUD'HOMME.