



VOL. I.—No. 29.

MONTREAL, JEUDI, 21 JUILLET, 1870.

ABONNEMENT \$2 50
PAR NUMERO 5 CENTIMS.

L'OPINION PUBLIQUE.

LUNDI, 18 JUILLET, 1870.

AYONS DES CHEMINS DE FER.

Il se fait en ce moment dans le pays un réveil du meilleur augure. Montréal va voter un million pour le Chemin de fer Central et celui du Nord de Montréal; Trois Rivières s'agite et devra finir par avoir son Chemin de Fer des Piles. La vieille compagnie du chemin de fer du Nord, devant relier Québec à Montréal, semble vouloir sortir de sa longue léthargie; elle a donné signe de vie et entend faire parler d'elle. Nous espérons que cette apparence d'agitation ne se bornera pas à ce qu'il faut pour obtenir le renouvellement de sa chartre. On parle sérieusement de commencer ce fameux chemin de fer du Nord—qui a fait tant de bruit durant les premières années de son existence sur le papier pour lui faire faire jonction avec le chemin des Piles et le Canada Central. D'après ce qu'a dit l'autre jour Sir George E. Cartier à la grande assemblée du Marché Bonsecours, le gouvernement Fédéral est décidé à construire le Pacifique, demandé par le Nord-Ouest et exigé par la Colombie anglaise comme condition indispensable de son entrée dans la Confédération canadienne; nous pourrions ajouter, comme le disait M. Cartier, que ce chemin de fer du Pacifique nous est absolument nécessaire pour compléter, avec l'Intercolonial, un vaste et magnifique réseau de chemins de fer mettant en communication journalière les deux extrémités de notre pays.

Tous ces immenses projets, qui préoccupent l'opinion publique et font tressaillir les spéculateurs, nous inspirent de superbes considérations sur l'avenir et de beaux sentiments de patriotisme à ceux qui comptent sur l'achèvement et la permanence de l'édifice fédéral. Pour nous, nous l'avouons sans honte, notre patriotisme est plus étroit et nous voulons des chemins de fer pour la Province de Québec et dans la Province de Québec. Nous ne sommes pas insensible aux résultats prodigieux qu'on attend naturellement de la complétion du chemin de fer Intercolonial et de la construction du Pacifique. Mais quelque chose de plus pressé pour nous, bas-canadiens, c'est le chemin de fer Central, celui des Piles, celui de Québec à Montréal, avec force embranchements dans l'intérieur: voilà ce qu'il nous faut à tout prix et le plus promptement possible. Les autres voies ferrées nous viendront par surcroît et par le gouvernement d'Ottawa, à mesure ou même avant que nous ayons fini celles du Bas-Canada.

Le Gouvernement local, dit-on, est opposé à ces progrès, ou, ce qui revient au même, ne veut leur donner qu'un aide insuffisant et refuse tout octroi de terres publiques. Ne nous préoccupons pas de cette apparente indifférence du ministère de Québec: que l'opinion s'agite, que le peuple et ses députés veuillent absolument des chemins de fer, comme on le veut à Montréal, Trois-Rivières et à St. Jérôme, et vous verrez le gouvernement se rendre de suite ou faire place à un autre plus intelligent des besoins du pays. Nous n'avons pas besoin, en écrivant cet article, de démontrer l'utilité, la nécessité indiscutable de ces chemins de fer au Nord du St. Laurent. D'autres l'ont fait avant nous et mieux que nous pourrions le faire. Au reste, c'est une vérité évidente, passée à l'état de cliché qu'il nous faut une *back country*, ouvrir l'intérieur afin de promouvoir l'agriculture, les intérêts

de la colonisation, et livrer à l'exploitation nos immenses ressources et nos innombrables pouvoirs d'eau. L'état comparativement arriéré du Nord s'explique par là: les vieilles paroisses n'ont pas de communications, sont presque sans débouchés et on en établit peu de nouvelles pour la même raison. On se plaint sans cesse que l'agriculture n'avance pas ou n'avance que peu, malgré le trouble que se donnent le gouvernement et des agronomes distingués pour instruire le peuple et faire la guerre à la routine qui appauvrit et ruine le sol. Ce n'est pas là qu'est la cause du mal. L'agriculture progresse peu parce que les capitaux s'en éloignent pour exploiter d'autres branches et les capitaux fuient l'agriculture tant que vous n'aurez que des chemins de boue et des bancs de neige, précisément dans le temps où les produits de la ferme doivent être sur les grands marchés—le printemps, l'automne et l'hiver.

Outre ces raisons et mille autres que nous pourrions faire valoir à l'appui de notre thèse—la construction immédiate de nos chemins de fer du Nord—nous en avons encore de plus puissantes, s'il est possible, dans un certain ordre de faits qui se produisent sous nos yeux, chez nos voisins, à nos portes même.

Les dépenses énormes occasionnées par la guerre civile et la taxation universelle qui s'en est suivie—tant pour subvenir à ces frais que pour protéger les manufactures américaines—ont amené leurs conséquences ordinaires: la lutte entre le capital et le travail. Les ouvriers de tous genres, frappés dans leurs besoins de chaque jour par les impôts sur les articles de première nécessité, ont demandé en menaçant l'augmentation des salaires. Les manufacturiers, écrasés à la fin par cet excès de protection qui semblait devoir les enrichir au début, ne pouvaient continuer qu'en se ruinant ou en diminuant le prix de la main-d'œuvre. Une dépression commerciale extraordinaire, qui a presque anéanti l'une des branches les plus importantes du trafic américain,—la construction des navires et les transports maritimes—a naturellement aggravé les choses et provoqué la crise depuis longtemps prédite par ceux qui demandaient vainement la réduction et une meilleure répartition des taxes. L'ouvrier américain ne peut plus vivre qu'avec un salaire que le manufacturier américain ne peut payer qu'en se préparant à la banqueroute. Impossible au gouvernement d'intervenir: il lui faut payer sa dette et assurer le service public. C'était donc la crise par excellence: des grèves, des menaces, des manufactures fermées ou à la veille de se vider; l'ouvrier, l'artisan ne voulant pas mourir de faim; l'industriel ne pouvant aller au même train sans engloutir les épargnes du passé et déposer bilan. Il y a plus d'un an qu'on a commencé, dans le Sud, à tourner la difficulté par l'importation d'ouvriers chinois, qui sont infiniment supérieurs aux nègres et au moins les égaux des blancs et qui travaillent à un bon marché étonnant. Pour eux, accoutumés à la plus grande misère dans leur pays trop peuplé, le quart, ou même le sixième du traitement de l'artisan américain, est une brillante fortune.

Bref, le Sud s'en trouva si bien que le Nord a voulu en avoir, et tout récemment un M. Sampson, grand manufacturier de chaussures à North Adams, dans le Massachusetts, ne pouvant plus suffire aux exigences et aux menaces de ses hommes, les congédia et fit venir à leur place grand nombre de Chinois de San Francisco. L'épreuve, comme au Sud, réussit merveilleusement bien, si

bien que les classes ouvrières s'en émurent et saisirent le Congrès de leurs plaintes—mais ce ne sera qu'une tempête dans un verre d'eau: on ne fera pas prendre aux américains des vessies pour des lanternes et ceux qui veulent proscrire le travail chinois sous prétexte qu'il cache un nouvel esclavage, en seront pour leurs frais d'imagination. Au reste, le mal était trop profond; il lui fallait un remède comme celui-là; et de l'avis de l'*Atlantic Monthly*, du *Times* de New-York et de plusieurs autres journaux et publications les mieux posés, la protection effrénée, la taxation hors de toute proportion étaient en train de paralyser, sinon de faire disparaître toute espèce de commerce important pour assez longtemps.

Ce travail chinois à si bon marché va donc opérer une véritable révolution économique et sociale aux Etats. Il n'entre pas dans le cadre du sujet que nous traitons de nous occuper des effets de cette révolution—nous n'avons qu'à constater le résultat certainement providentiel qu'elle ne peut manquer d'exercer sur nos affaires, si nous voulons seulement nous donner la peine d'étendre la main. Et ce résultat n'est pas difficile à indiquer: tout le monde le voit, le sent, le touche du doigt. Par la substitution, dans les immenses ateliers américains, du travail chinois au travail blanc, on arrête l'immigration européenne et canadienne, du moins l'immigration des artisans et d'un grand nombre de manoeuvriers, c'est-à-dire la classe la plus importante et la plus nombreuse: il n'y aura pas moyen de lutter avec le bon marché fabuleux des Chinois. Bien plus, comme cela est arrivé à North Adams, des milliers d'ouvriers seront congédiés des usines américaines pour faire place aux Chinois. Ce revirement des choses est d'ailleurs déjà assez avancé et toute la presse américaine le signale avec assez peu de chagrin. De sorte qu'avant peu, non seulement les Canadiens-Français n'auront plus de raison de nous quitter pour courir après l'aisance dans les manufactures américaines, mais beaucoup de ceux qui y sont déjà seront obligés de revenir et de chercher à se rapatrier pour échapper à la misère qui les atteindrait certainement là-bas. Si nos hommes publics ont le quart de l'habileté qu'on leur suppose, si toute la population a un peu de patriotisme et d'intelligence de ses vrais intérêts, tout le monde se mettra à l'œuvre, poussera à la roue pour tirer parti de l'état de choses que nous venons de constater aux Etats. On agitera, on criera, on votera et on souscrira surtout pour commencer sans tarder ces chemins de fer dont nous parlions au commencement de notre article déjà si long. Nous aurons là un excellent moyen, un moyen infaillible et d'empêcher nos compatriotes d'émigrer et de faire revenir le plus grand nombre de ceux qui y sont déjà. Et nos données, nos suggestions ne reposent pas sur des hypothèses: tous les publicistes s'accordent, aux Etats-Unis, pour constater que l'importation des Chinois au Nord, leur emploi dans les manufactures, emploi devenu nécessaire pour les causes plus haut énumérées, doit avoir pour effet inmanquable d'arrêter l'immigration—*to put a stop to immigration*.—Par ces chemins de fer projetés, vous procurez de suite de l'ouvrage et un ouvrage rémunérateur aux plus nécessiteux d'entre ceux qui nous arriveront; la forêt s'ouvrira, les établissements naîtront partout comme par enchantement, l'agriculture avancera rapidement et un nouvel et puissant essor sera donné à l'industrie et au commerce, et tous ces progrès,