



VOL. V.—No. 6.

MONTREAL, JEUDI, 5 FEVRIER, 1874.

ABONNEMENT, D'AVANCE, \$3.00.
PAR NUMERO, 7 CENTIMS.

OU ALLONS-NOUS?

Dans un de ses récents discours prononcés à Kingston, Sir John A. Macdonald a exprimé deux opinions, qui, venant d'un homme comme lui, acquièrent une importance exceptionnelle. Il a dit, d'abord, que si le ministre fédéral manquait à l'engagement contracté avec la Colombie de construire de suite le chemin de fer du Pacifique sur le territoire canadien, cette province aurait le droit de se séparer de la Confédération; ensuite, après avoir signalé certaines idées d'émancipation qui se sont fait jour dernièrement dans la province d'Ontario, il a ajouté que pour sa part il préférerait l'annexion à l'indépendance.

Sir John n'étant pas le premier venu, nous ne supposons pas que ces paroles aient été dites simplement pour les besoins de l'élection, à la manière de certains candidats disposés à tout faire pour réussir; on doit plutôt les accepter comme l'opinion réfléchie, mûrie d'un homme d'état qui fait autorité dans le pays. Prises ainsi, elles s'imposent à l'attention du public, d'autant plus que, si l'on en croit une dépêche télégraphique, M. de Cosmos, le leader de la Colombie, aurait parlé dans le même sens pour ce qui regarde sa province.

La Colombie aurait-elle le droit de briser le pacte fédéral si le Pacifique n'est pas construit immédiatement dans les conditions stipulées par la constitution?

On soutient l'affirmative en disant que la Colombie a fait de cette entreprise une condition *sine qua non* de son entrée dans la Confédération canadienne. Mais après avoir dit cela, l'on n'a pas tout dit. La Colombie n'est pas seule à réclamer impérieusement ce chemin de fer; toutes les autres provinces y ont un égal intérêt et un égal droit, car le Pacifique est la condition nécessaire de l'union fédérale elle-même. En effet, comment cette union pourrait-elle subsister si ses deux extrémités ne sont reliées par un chemin prompt et direct? On peut affirmer, en thèse générale, que les provinces du Golfe ont le même droit que la Colombie de demander la construction immédiate de cette grande voie ferrée, puisque sans elle la Confédération n'est plus ce qu'elle devait être, un pays, une unité nationale, mais une simple agglomération sans liens, sans cohésion, dont les diverses parties, étrangères les unes aux autres, recherchent en vain la satisfaction promise à leurs intérêts respectifs, à leur juste ambition.

La constitution, il est vrai, fait du Pacifique une condition spéciale de l'entrée de la Colombie; mais en fait elle; vraiment la condition principale, essentielle? Il nous semble plutôt que l'idée dominante du pacte fédéral est l'idée nationale, l'idée de fonder un pays, une grande patrie, une nouvelle nationalité dans le monde, suivant le mot toujours cité de Sir Etienne P. Taché. Organiser en une forte unité toutes les provinces anglaises de l'Amérique du Nord afin d'en faire un pays à part et capable de résister à l'attraction absorbante de la République américaine, telle a été la pensée des auteurs de notre Confédération, pensée mille fois exprimée et parfaitement comprise des divers groupes nationaux qui ont signé la constitution. Si l'on admet ce point de départ, si on laisse cette formule première au frontispice de nos institutions, le pacte fédéral devient facile à inter-

préter. Constituer un pays nouveau en est le terme auquel toutes ses clauses sont subordonnées. Le chemin de fer du Pacifique n'est plus alors un principe fondamental, un but essentiel, mais un moyen. Organiser un peuple, voilà le but; construire le Pacifique, voilà le moyen d'y arriver. Et, si tel est le cas, cette entreprise peut bien être considérée comme un état nécessaire, mais non pas comme une fondation première, comme la condition primordiale du contrat de Confédération, et, par conséquent, la législature fédérale, en tant que représentant des provinces intéressées au même degré dans ce contrat, pourrait modifier les détails de la construction du Pacifique sans donner par là à la Colombie le droit de sortir de l'union.

Il s'agit ici, bien entendu, du droit théorique; car si nous tombons dans le domaine des faits, il faudra admettre que cette théorie se confond un peu avec la pratique, puisque la Colombie, puisque chaque province pourra toujours dire: Si vous voulez la Confédération, vous devez en vouloir les moyens, et si vous admettez que le Pacifique en soit le moyen nécessaire, construisez le Pacifique selon vos engagements, sinon nous nous retirons.

La Colombie fera-t-elle ce raisonnement en apprenant que le cabinet Mackenzie s'est décidé à modifier le projet primitif du Pacifique?

Nous l'ignorons; mais si la Colombie en arrive à cette détermination extrême, nous n'aurons pas comme le gouvernement de Washington une armée suffisante pour dompter cette sécession, et nous devons dire adieu à toute espérance nationale: l'annexion aux Etats-Unis ne se fera pas attendre. Il importera peu alors de savoir que Sir John A. Macdonald préférerait l'annexion à l'indépendance, car la confédération et l'indépendance sont également impossibles sans le chemin de fer du Pacifique et l'adhésion de la Colombie. Ceci, croyons-nous, n'a pas besoin d'être prouvé. Cette province peut être considérée en ce moment comme l'arbitre de nos destinées; si elle nous laisse, nous sommes perdus, nous sommes américains.

Quoi qu'il en soit, nous devons regretter qu'un personnage aussi considérable que Sir John A. Macdonald préfère ainsi à l'indépendance nationale l'annexion aux Etats-Unis. Il vaut mieux toujours être maître chez soi, fût-on charbonnier. Il y aurait plus d'honneur pour nous à être le pays le plus pauvre et le plus faible de la terre que d'être l'état le plus riche et le plus puissant de la république américaine. Plutôt la misère dans l'indépendance que l'opulence dans l'absorption. Ne tuez donc pas chez nous l'amour de la patrie, l'attachement au sol canadien, à ce beau pays dont nous avons chassé les Américains à une époque qui n'a pas été sans gloire pour nos aïeux. Laissez-nous une patrie. Les Etats-Unis ne sont pas une patrie, mais un bazar où tout le monde passe sans s'arrêter, où personne n'est chez soi. D'ailleurs, c'est le Canada que nous aimons, puisque c'est notre pays, à nous. N'ôtez pas aux générations qui grandissent le feu sacré du patriotisme. Dites que nous passerons par de grandes épreuves, mais ajoutez toujours: Vous êtes Canadiens!

Le Canada avant tout! Si ce n'est la devise du présent, que ce soit celle de l'avenir.

OSCAR DUNN.

LA SESSION DE QUÉBEC.

La législation sur les chemins de fer est l'œuvre capitale de cette session. Le gouvernement provincial s'est décidé à faire un octroi de \$2,500 par mille aux chemins de fer suivants:

- Le chemin de fer de Québec et du lac St. Jean;
- Le chemin de fer de Lévis et Kennebec;
- Le chemin de fer du Sud-Est;
- Le chemin de fer de Phillipsburg, Farnham et Yamaska;
- Le chemin de fer de la Vallée des Rivières Missisquoi et Noire;
- Le chemin de fer de la Frontière de Québec;
- Le chemin de fer de Québec et du Nouveau Brunswick;
- Le chemin de fer international de St. François et Mégantic;
- Le chemin de fer de la compagnie de la Baie-des-Chaleurs;
- Le chemin de fer de Sherbrooke, des Cantons de l'Est et de Kennebec;
- Le chemin de fer de Waterloo et Magog, et la ligne d'embranchement du chemin de fer de Colonisation du Nord de Montréal.

Les deux clauses suivantes du projet de loi ministériel concernent le chemin de fer de la Colonisation du Nord et le chemin de fer de la Rive Nord:

6. *Résolu.*—Qu'il est à propos d'autoriser le Lieutenant-Gouverneur en Conseil à accorder, sous forme de prêt à la compagnie du chemin de fer de Colonisation du Nord de Montréal, pour construire un chemin de fer de Montréal à Aylmer, des bons ou débetures de la Province, jusqu'à concurrence de la somme de sept cent cinquante-et-un mille trois cent soixante-seize piastres, qu'il est par les présentes autorisé à émettre, sous telles formes, pour tels montants, et sujettes à telles dispositions, en ce qui les concerne, qui lui paraîtront le plus propres à sauvegarder les intérêts publics.

12. *Résolu.*—Qu'il est à propos d'autoriser le Lieutenant-Gouverneur en Conseil à accorder à la compagnie du chemin de fer de la Rive Nord, pour la construction du chemin de fer de la Rive Nord, de Québec à Montréal, et le chemin des Grandes Piles et l'établissement d'une ligne de steamers sur le Saint-Maurice, et au moyen d'un prêt, la somme de un million deux cent quarante-huit mille six cent trente-quatre piastres, et le paiement de cet octroi ou de ce prêt sera fait en bons ou en débetures de la province, que le Lieutenant-Gouverneur en Conseil est par le présent acte autorisé à émettre, de telle manière et pour tels montants, et sujettes à telles dispositions par rapport aux dits bons et aux dites débetures qui seront jugés conformes à l'intérêt public.

La condition principale imposée à ces deux dernières compagnies est la renonciation aux concessions de terres que la législature leur a faites antérieurement.

La politique nouvelle que vient d'inaugurer le gouvernement de Québec, au sujet des chemins de fer, possède deux avantages manifestes sur celle qui consistait à aider ces entreprises par des concessions de terres: d'abord, elle sauvegarde l'intégrité du domaine public, sa principale source des revenus du Trésor provincial; ensuite, elle aide plus efficacement les compagnies de chemins de fer en leur permettant d'offrir comme garantie aux capitalistes, non plus des terrains dont la valeur est toujours discutable, mais le crédit même de la province ou une somme d'argent réalisée ou réalisable à une époque déterminée.

Cette politique a paru rencontrer l'approbation générale. Quelques députés seulement ont réclamé pour le chemin de fer de Chambly des octrois égaux à ceux des