

MILANGLAIS RELIGIEUX.

POLITIQUES, COMMERCIAUX ET LITTÉRAIRES.

Vol. XI.

Montreal, Vendredi, 22 Avril 1848.

No. 64.

RAPPORT

DU COMITÉ PERMANENT DE CHEMINS DE FER ET DE LIGNES DE TÉLÉGRAPHIE.

Suite et fin.

La seconde grande ligne est celle qui est connue sous le nom de "chemin de fer de St. Laurent et de l'Atlantique;" toute la distance entre Montréal et Portland, les deux extrémités du chemin de fer, est de 230 milles, dont 130 en Canada et 100 dans les Etats-Unis. Deux compagnies incorporées, l'une américaine sous le nom de "chemin de fer de St. Laurent et de l'Atlantique," ont entrepris de compléter cette ligne. Bien qu'étrangère l'une à l'autre, sous le rapport du capital, des obligations et des profits et indépendantes à tous égards l'une à l'autre, ces Compagnies, avec un objet et des intérêts communs, agissent l'une et l'autre de concert. Le coût de construction des deux lignes est évalué à £1,750,000 et celui de la section canadienne à £225,000.

M. A. C. Morton, l'intelligent ingénieur de ce chemin de fer décrit ainsi les avantages de cette ligne: "Quant à votre chemin de fer considéré comme grande voie de communication, il occupe une position remarquable, en reliant, comme il le fait, le St. Laurent et l'Atlantique à un point où les rives de la Nouvelle-Angleterre se trouvent le plus rapprochées des grandes eaux occidentales, ayant à chaque extrémité une ville grande et florissante, possédant des ports considérables, et séparées l'une de l'autre par des contrées fertiles; il ne peut manquer d'être l'une des voies les plus importantes et les plus profitables qui aient encore été commencées; la position particulière où il se trouve écarte toute concurrence. C'est la voie la plus courte et la moins dispendieuse qui puisse conduire les voyageurs et les articles de commerce au bord de la mer. Avec cette longue suite de communications que la nature et l'art ont su créer entre Montréal et les eaux occidentales et les contrées de l'ouest, on ne saurait douter qu'en terminant ce dernier chaînon on changera entièrement la voie que suit le commerce; on ouvrira de nouvelles ressources, et l'on augmentera considérablement les profits des travaux publics de la province, ainsi que la richesse et l'esprit d'entreprise parmi les habitants des pays par où il passe. Pour la cité de Montréal il est d'une importance vitale. Située comme l'est cette ville, à l'extrémité d'une longue chaîne de communications d'un côté, et à dix heures de marche de l'un des ports les plus beaux de l'Atlantique de l'autre, elle devra nécessairement voir son commerce et son activité augmenter prodigieusement, ainsi que sa prospérité."

Le capital de la compagnie est de £ 1,750,000 divisé en 700 actions de £ 2,500 chacune. Sur ce capital, 4,083 actions ont été prises en Canada, 750 autres actions seront prises par les entrepreneurs qui font une partie du chemin qui est maintenant en voie de construction, et il y a 700 actions qui ont été prises dans la Grande-Bretagne, faisant en tout 5,493 actions, formant un capital de £274,550. Voir le rapport annuel, 1847.

Il parait par le dernier rapport annuel des directeurs, en date du 19 janvier, 1848, que le droit de passage se trouve réglé pour les trente premiers milles avec 304 propriétaires. La première partie de l'ouvrage qui se trouve entre le fleuve, St. Laurent et la rivière Richelieu, distance de seize milles, est en voie de confection et on s'attend à ce qu'elle sera terminée dans le mois d'août prochain. Depuis le Richelieu jusqu'à St. Hyacinthe, le gravoyage est dans un état avancé et le pont sur le Richelieu est presque terminé. Le montant total des dépenses de la compagnie jusqu'au 1er novembre dernier était de £22,511 13s. 9d.

Les progrès de cette partie de la province à travers lesquels ce chemin va passer a été jusqu'à présent considérablement retardé par l'absence des communications par eau, avec son principal débouché, Montréal, et ainsi que par le coût extraordinaire du transport par nos chemins de campagne. Ces désavantages, le chemin de fer les fera disparaître, en permettant aux habitants des comtés voisins d'avoir, dans toutes les saisons de l'année, accès aux marchés, et cela d'une manière prompt, facile et peu dispendieuse. La route, telle qu'elle a été arpentée, traverse les comtés de Chambly, de Verchères, en partie, de Rouville, de St. Hyacinthe, de Shefford, de Sherbrooke et de Stanstead, et passe dans le voisinage de ceux de Richelieu et de Drummond; et tous ces comtés retireront un bénéfice immense de la construction de ce chemin, et l'on peut dire, sans se tromper, que 140,000 habitants de la province, au moins, retireront directement de grands avantages de cette entreprise, sans parler de l'effet favorable qu'elle aura sur les intérêts de la province en général. Voir le tableau statistique transmis au parlement en 1844.

La troisième et la dernière grande ligne de chemins de fer, est celle qui reliera Halifax à Québec, et traversera la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick.

Le comité est heureux d'apprendre par la harangue du gouvernement, à l'ouverture de la Session, que les ingénieurs qui avaient été chargés de faire le relevé de cette route importante, ont découvert une ligne de chemin très bonne et très praticable.

La province peut donc s'attendre à ce que le gouvernement impérial, avant peu, prendra cette grande entreprise nationale sous sa considération la plus favorable. Le comité n'a point de données sur lesquelles il puisse se former une idée raisonnable du coût et des profits de cette ligne.

L'estimation du coût a varié entre trois millions et demi et cinq millions. Pour cette province, ce chemin sera d'un avantage immédiat en lui permettant d'avoir accès à l'Océan et de pouvoir communiquer avec la Mère-Patrie dans toutes les saisons de l'année, sans être exposée aux inconvénients de passer sur un territoire étranger, et nous assurera surtout un passage régulier et non interrompu pour les malles qui vont en Europe ou qui en viennent, et cela avec autant d'expédition que par la voie des Etats-Unis, et sans éprouver les traverseries qui ont eu lieu récemment à ce sujet entre ce dernier pays et la Grande-Bretagne.

Nos sœurs colonies auront leur part dans ces avantages, et ce chemin leur sera encore bien plus avantageux qu'à nous,

puisqu'il traversera leurs établissements et qu'il donnera de grands bénéfices dans le transit des effets. Convaincus de cela, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick se sont emparés dans cette entreprise avec une ardeur et un enthousiasme remarquable.

Pour les intérêts impériaux, ce chemin est d'un intérêt vital, parce qu'il ouvre la seule communication militaire que l'Angleterre puisse avoir avec le Canada durant les mois d'hiver; et parce qu'il fournit l'occasion d'employer et d'établir une grande partie du surplus de la classe ouvrière de l'Empire. La grandeur de cette entreprise est telle qu'il faudra, pour la mettre à exécution, l'action réunie des trois provinces secondées par l'assistance de la mère-patrie. Et le comité se contentera de dire à cet égard qu'il est certain que le Canada rencontrera les vues des autres Provinces avec toute la libéralité possible, et concourra de grand cœur dans les mesures que l'on adoptera de concert.

Quant aux deux premières lignes de chemin de fer que l'on peut considérer comme exclusivement canadiennes, le comité craint qu'en raison des dépenses qu'elles entraîneront et du manque de capitaux dans la province, elles ne pourront, dans aucun temps rapproché, être complétées par des particuliers.

On peut aussi considérer comme certain que les grands capitaux qu'il faudra pour finir les chemins de fer en Europe et pour faire ceux que l'on a en vue, et la dépression monétaire qui pèse aujourd'hui sur l'Angleterre empêcheront les capitalistes anglais de placer leur argent dans des entreprises aussi distantes sur le crédit seul de ces travaux, quelque productifs qu'ils puissent paraître devoir être par la suite.

Ainsi donc, à moins que le gouvernement provincial ne vienne en aide, le comité craint beaucoup que la confection de ces travaux ne soit remise à une époque indéfinie, et que la province n'ait à se résigner à se voir en arrière de toutes les autres parties du monde dans la grande marche du progrès, et à rester, malgré tous ses avantages naturels, dans un état d'abaissement sans espoir comparativement avec les Etats voisins.

Le grand chemin de fer occidental et le chemin de fer de St. Laurent et de l'Atlantique sollicitent tous deux cette aide de la province; et si le gouvernement croit devoir prêter quelque secours, le comité recommande respectueusement que cette aide soit accordée en premier lieu à ces deux chemins de fer, parce qu'ils sont maintenant en voie de construction; le reste de la grande ligne de Québec à Hamilton pourrait venir ensuite, si les circonstances le permettent; et la comité est d'opinion que le succès de ces deux chemins de fer, quand ils seront terminés, sera si grand que les capitalistes se décideront peu à peu à entreprendre toute la ligne.

Les directeurs du grand chemin de fer occidental suggèrent au gouvernement trois moyens de venir au soutien de ces compagnies: 1o. Par un emprunt direct garanti par le chemin même et la propriété; 2o. en prêtant le capital à un montant spécifié, et 3o. en garantissant six pour cent d'intérêt aux capitalistes qui y placeront leurs capitaux et qui termineront ces chemins.

Le comité est fermement convaincu que ces chemins de fer ne sauraient être terminés que par la coopération cordiale du gouvernement, et que cette coopération doit se régler sur l'état de finances de la province et le maintien du crédit public.

Le comité ne désire donc pas faire plus que de solliciter l'attention sérieuse de la Législature et du gouvernement sur ses propositions, et les soumettre à leur considération favorable.

Le comité est d'opinion que lorsque le gouvernement se croira justifié de prendre le sujet en considération dans le but d'accorder le secours que l'on demande, il trouvera que la garantie de l'intérêt légal en faveur des capitalistes est peut-être le mode le plus acceptable.

Augmenter la dette publique par un emprunt considérable serait peut-être nuire au crédit de la province, et l'on voit clairement les objections qu'il y a à ce que la province devienne actionnaire dans ces entreprises conjointement avec les capitalistes.

Par la pétition des deux compagnies il paraît qu'un million en sus de leurs fonds actuels suffirait pour terminer leur entreprise, et que si le gouvernement voulait donner sa garantie pour ce montant, les actions avec cette garantie pourraient aisément se vendre au pair.

On se flatte que ces chemins de fer, lorsqu'ils seront terminés, seront une grande source de revenus, et que la province n'aura jamais à payer un seul denier sur sa garantie.

Mais en considérant le sujet sous son point de vue le moins favorable, on suppose même que les chemins de fer ou quelques-uns d'entre eux ne pourraient pas, dans les premières années, payer tout le montant des intérêts ainsi garantis, la province ne serait responsable que pour le déficit.

Le comité est décidément d'opinion que, sous aucune circonstance, ce déficit n'excéderait 3 pour cent d'intérêt, et dans ce cas le montant des risques annuels de la province n'excéderait pas £30,000, somme bien peu importante comparée aux grands objets que l'on a en vue.

Le comité en terminant prend la liberté d'appeler l'attention de la Législature sur la lettre judiciaire et favorable de M. Lot Clark, de New-York, en date du 1er mars, 1848, adressée à Sir Allan MacNab, président de la compagnie du grand chemin de fer occidental, et-annexée, faisant voir jusqu'à quel point et comment les Etats voisins sont venus en aide à des entreprises de même nature.

Le tout respectueusement soumis,
ALLAN MACNAB,
Président.

22 mars, 1848.

ANGLETERRE.

Londres, le 17 mars 1848.

Il ressortait comme conclusion de notre dernier article sur l'état de l'esprit public en Angleterre que jamais deux peuples, à la fois amis et rivaux, n'avaient eu de témoignages d'une sympathie plus franche et plus universelle que celle qui avait accueilli dans ce pays la nouvelle révolution de la nation française. Unanimité d'opinions sur les fautes

du pouvoir déchu; unanimité de sentiment sur la conduite hardie et prudente du gouvernement provisoire; unanimité dans la volonté de resserrer, de peuple à peuple, avec la jeune république, une entente plus réellement cordiale que celle qui avait été essayée entre un ministère et une dynastie; unanimité dans l'impulsion instinctive entraînant tous les partis en Angleterre à se modifier dans un sens plus libéral, comme pour se maintenir de front, dans la ligne du progrès, avec leurs frères d'outre-Manche; voilà ce que nous constatons comme un fait incontestable autant que merveilleux. Quinze jours se sont passés, quinze jours pleins d'événements graves en eux-mêmes et gros de conséquences: le fait français, s'il est permis de parler ainsi, est de plus en plus le fait européen. La Suisse et l'Italie se saluent avec transports; la Bohême et la Hongrie s'en émeuvent et se ressouviennent de leur nationalité; la Prusse et la Bavière comptent désormais au nombre des Etats constitutionnels. Chaque jour le courrier qui arrive d'un point plus éloigné du centre révolutionnaire apporte, comme un écho du retentissement républicain, la nouvelle de quelque réforme ou de quelque concession. L'Angleterre, intéressée à l'ordre, aimant la liberté, suit avec une inquiète sollicitude le cours des événements. La préoccupation de ce qui se passe en France domine tous les esprits; elle se manifeste, cette préoccupation, tout aussi bien dans le retrait prudent de la première proposition de l'écliquier, relative à l'augmentation de l'Impôt sur le sucre, que dans la généreuse motion de lord Nugent sur l'abolition de la peine de mort; tout aussi bien dans le renouvellement de l'agitation en Irlande et les émeutes sérieuses de Glasgow, d'Edimbourg et de Manchester, que dans les ignobles parades de Trafalgar-square et le meeting avorté de Leadenhall-common; tout aussi bien dans la proposition de M. Hume demandant la réduction des salaires et du nombre des fonctionnaires publics, et de sir Molesworth demandant le désarmement de la marine, que dans le ton d'anxiété et de défiance qui a remplacé, dans la presse anglaise, l'expression de l'espoir et de l'admiration à l'égard des membres du gouvernement français. Car convenons-en depuis quinze jours, une ombre a passé dans bien des esprits sur l'éclatante que chacun se faisait en soi-même des destinées de la nouvelle république; si les sentiments de sympathie pour la cause de la liberté défendue par les vainqueurs de février ne sont pas refroidis; si l'on espère encore en la vitalité de l'établissement démocratique constitué à Paris par une poignée d'hommes et accepté sans résistance, mais, il faut le dire, avec surprise par le reste de la France; si l'on ne peut s'empêcher d'honorer la générosité de ces hommes si braves dans le combat, si calmes après la victoire; si l'on est loin d'incriminer les intentions des chefs du gouvernement et d'attribuer quelques-uns de leurs actes à des motifs d'ambition personnelle, il y a un certain effroi au fond des cœurs, un effroi dont l'expression est peut-être exagérée par la presse d'Angleterre, sur la capacité, sur la sagesse, sur la force des membres du gouvernement. Le rapport de M. Garnier-Pagès sur l'état des finances, le manifeste de M. de Lamartine, la circulaire de M. Carnot adressée aux recteurs d'académie, l'instruction du ministre de l'intérieur aux commissaires du gouvernement sur l'étendue de leurs pouvoirs, sont commentés et sévèrement jugés par les organes les plus accrédités de l'opinion publique. L'administration des finances est taxée d'imprudence dans ses promesses et d'impuissance dans leur réalisation. Le ministre des affaires étrangères en déchantant, dans son manifeste, les traités de 1815, ouvre la voie aux déclarations de guerre. Le ministre de l'instruction publique fait des instituteurs primaires autant d'agents d'élection, et, en appelant le choix des électeurs sur les vignerons et les laboureurs, agit aussi sagement que le tyran qui choisirait des savants et des artistes pour bêcher ses jardins. M. Ledru-Rollin fait de la dictature, et de la pire espèce, en érigeant des agents subalternes en véritables procureurs, ayant un pouvoir discrétionnaire et chargés d'une tâche d'exclusion, quand il s'agirait au contraire d'acquiescer à la république le consentement et participation de tous en appliquant toutes les opinions à s'exprimer franchement sur le meilleur mode de gouverner le pays par le pays. Dans ce style, plein d'exagérations, qui ôte parfois à la presse anglaise l'autorité qu'elle devrait avoir, un grand journal dit l'autre jour que MM. Louis Blanc, Ledru-Rollin et Armand Marrast, poussent la France à une entière subversion et à des excès plus grands que ceux de la terreur en voulant la bourgeoisie à la haine du peuple, et que M. Garnier-Pagès, qui se vante d'avoir sauvé la France de la banqueroute, l'a fatalement jetée, au contraire, dans cet abîme de ruine et de déshonneur, en agissant, par rapport au crédit, comme les sauvages qui abattent un arbre pour en cueillir les fruits. Ce terrible mot de banqueroute est en tête de toutes les colonnes des journaux qui traitent des affaires de la France. Les suspensions de paiement, les faillites des grandes maisons de banque, donnent lieu de longues dissertations sur la difficulté, si non l'impossibilité, d'établir en France le gouvernement républicain: "Le cours de la rente, cet inflexible baromètre de la confiance publique, dit le Morning Chronicle, est assez haut au gouvernement républicain que la France a peur d'un nouveau 1792." Oh! non; non, il n'y a aucune arrière-pensée d'intérêt national dans cet étalage quotidien des embarras momentanés de la France. Nous ne pouvons nous aussi, nous français, que nous effrayer de ces graves perturbations dans les affaires causées par des mesures généreuses sans doute, mais imprudentes; nous aussi, nous ne pouvons que repousser avec indignation ces atteintes à la liberté commises, en son nom, par un ministre bouffi de son importance provisoire et qui, dès le premier jour de son avènement inattendu au pouvoir, singe Napoléon en donnant son décret de Moscou sur le champ de bataille. Cette conduite est puérite et odieuse. Ne jouons pas, au profit de notre vanité, les destinées pacifiques de l'Europe. La révolution de février est un des plus prodigieux événements de l'histoire; si quelques jours terribles n'en entravent pas le cours sous le présomptueux prétexte de la diriger; si la vraie nation, la nation sincèrement consultée, votant librement, détermine enfin elle-même la forme qu'elle veut donner à son gouvernement, la sécurité reparaîtra dans les marchés; la confiance dans les transactions commerciales; la concorde à l'intérieur; la paix ou plutôt l'harmonie affectueuse, la communauté de vues et de sentiments,

avec les nations étrangères. Car voyez, en effet, ce qu'a déjà produit dans ce pays l'influence amicale et populaire de notre dernière révolution: nous le répétons, dans la plénitude de nos convictions et avec une joie sincère, parce que nous aimons l'Angleterre et la France et que tout ce qui peut resserrer l'union de ces nations fait notre bonheur, nous sommes persuadés que le contrecoup des idées françaises a dans ce moment une salutaire influence sur l'élevation du niveau intellectuel des masses en Angleterre.

Après la grandeur de caractère déployée par la population parisienne, et à laquelle les Anglais résidents à Paris viennent de rendre solennellement hommage, les misérables désordres qui ont éclaté dans quelques quartiers de Londres ont été plus sévèrement peut-être repoussés par l'indignation publique faisant justice, au nom de la France comme au nom de la raison, de ces malfaiteurs de bas étage, qui criaient: Hurrah pour la France! en cassant les vitres des marchands. "Ces désordres, comme l'a si bien dit lord Stanley, ont été l'occasion d'une excellente manifestation: ils ont fourni la preuve qu'une toute puissante majorité était toute prête en Angleterre à étouffer l'émeute sans motifs et à soutenir la cause de l'ordre et du bon droit." Nous nous rappelons qu'à l'époque des grandes réunions des Chartistes, il y a neuf ans, les agitateurs invoquaient le souvenir des faits d'armes de nos combattants de juillet. Sans rien ôter au caractère glorieux des trois jours de bataille en 1830, nous devons faire remarquer que ce qui fait la grandeur des trois journées de février, c'est surtout la puissance morale de tout un peuple, imposant sa volonté par son nombre et son accord, et s'élevant maître de lui-même pour se montrer digne de ne plus être maîtrisé. Cet empire sur soi-même, dans un moment de triomphe, est connu et admiré des Anglais qui ont deviné avec tant d'avidité, pendant huit jours, les correspondances parisiennes de leurs journaux. Comment aujourd'hui accuseraient-ils notre nation tout entière des violences, malheureusement trop réelles et très regrettables, commises sur des ouvriers anglais, sur des domestiques anglais, par des ouvriers français sans ouvrage, par des domestiques français sans place? Ses coupables exécutés ne sont pas plus impuables à la nation française que nous ne sommes reconnaissants envers la nation anglaise des singulières marques de sympathie accordées, dans Trafalgar-square à la nouvelle République. Non, les idées françaises, mûries depuis 1830 par des études politiques plus fortes et par une plus grande application des esprits à la solution des problèmes économiques, convergent toutes aujourd'hui à l'association et à la paix. Combien de fois avons-nous entendu répéter en France par tous nos modernes publicistes ce que, instruits à la même école, disaient vendredi dernier, à la Chambre des Communes, Sir W. Molesworth et M. Brotherton: "Pourquoi donc garder aujourd'hui ces immenses armements qui pèsent plus sur le pays que toutes les taxes proposées par l'honorable baronnet? Avons-nous pour des principes libéraux du Papé, de l'établissement du gouvernement constitutionnel en Italie, ou de la chute de la monarchie de Louis-Philippe en France? Les Français se mêleront-ils de nos affaires, si nous ne nous mêlons pas des leurs? Ils en ont peut-être assez longtemps de leurs propres embarras; puissent-ils s'en tirer comme il leur plaît, mais ne nous faisons pas de leur armement un exemple? Halte! — Nous avons vu par ce qui vient de se passer à Paris que les armées nombreuses ne sauvent pas les rois. Une nation augmente son armée; la nation voisine en fait autant. Pourquoi donc le désarmement de la part d'une nation ne conduirait-il pas la nation voisine à suivre ce bon exemple? Donnons-le, et l'esprit de paix, venant enfin à prévaloir dans le monde, notre gouvernement pourra bientôt réduire considérablement ses dépenses." Nous pouvons opposer ces deux fragments des discours des honorables membres de la Chambre des Communes aux cris: à l'Utopiste! jetés chaque matin à nos gouvernants français par quelques journaux anglais. Nous blâmons sincèrement les imprudences et les fautes de la minorité du gouvernement provisoire; mais que la turbulence de quelques hommes ne compromette pas la cause du progrès. Ce qui était hier utopie sera peut-être réalisé demain: tout homme de génie n'est d'abord qu'un utopiste: semez-vous de Christophe Colomb. Il y a 17 ans, lors du jugement des ministres de Charles X, de Lamartine publia un livre pour l'abolition de la peine de mort. Les sages du temps sourirent des bonnes intentions du poète; la foule exaspérée par la haine menaçait de sa fureur l'imprudent qui voulait lui ravir sa proie. Le 24 février 1848, M. de Lamartine, membre du gouvernement provisoire, décrétait au nom du peuple, au nom de la foule blessée ou mutilée par les ordres d'autres ministres d'un autre roi, l'abolition de la peine de mort. La foule pleurait, et portait en triomphe le poète, l'utopiste. En Angleterre, il y a peu d'années encore, la peine de mort était applicable à 35 sortes de crimes... Le clergé tout entier, au nom des saintes écritures, traitait d'impies quelques novateurs qui ne craignaient pas d'accuser de cruauté une pénalité si rigoureuse. Mercredi, sur une motion présentée par M. Ewart, soutenue par M. Cobden, par lord Nugent, etc., fondée sur l'opinion de 30 magistrats supérieurs et de cinquante membres de la haute église, et qui n'a eu d'adversaire, quant au fond, que sir Robt. Inglis s'appuyant dans son opposition sur un texte de la Bible, la Chambre des Communes a donné, sur 188 votants, 56 suffrages à l'utopie de M. Ewart. Une autre question philanthropique est pendante: c'est l'établissement d'un tribunal d'appel dans les affaires criminelles. La législation perd chaque jour quelque-une de ses anciennes rigueurs. La maladie, elle aussi, perdra-t-elle de ses droits, grâce aux mesures sanitaires dont on se préoccupe justement dans la crainte d'un terrible fléau? Une réunion eue lieu cette semaine pour constater et pour s'occuper de détruire les dangers résultant pour les vivants de l'inhumation des morts dans l'intérieur des villes.