

MILANGES RELIGIEUX.

POLITIQUES, COMMERCIAUX ET LITTÉRAIRES.

Vol. XI.

Montreal, Mardi, 28 Mars 1848.

No. 57.

DISCOURS

DE MGR DE MARSEILLE.

En rendant compte de l'intéressante cérémonie qui a eu lieu, le 8 janvier, à Marseille, pour l'inauguration du chemin de fer entre cette ville et Avignon, nous n'avons pu que faire mention du discours prononcé dans cette solennelle circonstance par Mgr. l'évêque de Marseille. Nous sommes heureux de pouvoir aujourd'hui rétablir dans son entier le texte de ces belles paroles, que les journaux qui en ont cité des fragments ont tronquées de manière à faire perdre sa véritable signification à la pensée de l'éloquent pontife :

"Messieurs,

"Il y a quelques mois seulement, nous invoquions la bénédiction du ciel sur un grand ouvrage, l'honneur des administrateurs de Marseille et une des sources les plus fécondes de sa prospérité future. Un coup-d'œil sur l'avenir réservé à notre ville excitait notre reconnaissance envers le Très-Haut, et nous envisageons déjà, dans nos religieuses pensées, cette œuvre merveilleuse créée pour nous amener chaque jour, comme d'un autre côté la mer elle-même, des flots de voyageurs non moins utiles que les eaux du fleuve à l'accroissement de la vie et de la richesse sur notre rivage. Nous rendions gloire de cet avenir à celui qui est l'auteur et le dispensateur de tous les biens, soit qu'il éclaire le génie d'un homme ou le génie d'un siècle, soit qu'il multiplie encore, comme pour Marseille, d'innombrables avantages en faveur d'une position privilégiée.

"Il était donc juste que, fidèles au même sentiment que les représentants de la cité, les honorables membres du conseil d'administration du chemin de fer voulassent, eux aussi, emprunter la voix de la religion pour glorifier Dieu de l'entreprise à laquelle ils président avec un zèle si louable, et la mettre solennellement sous sa protection toute-puissante.

"Aussi, Messieurs, cette voix de la religion, avant de s'élever vers le ciel comme l'expression de la prière, ne peut se refuser à proclamer cette fois encore la bonté de la divine Providence qui nous a fait une si riche part dans la dispensation de ses bienfaits. Vous admirez justement l'ouvrage des hommes dans les travaux que nous venons inaugurer sous des auspices sacrés. A l'endroit même où nous sommes, vous contemplez avec bonheur comme une seconde ville bien-être ajoutée à la ville ancienne, ou plutôt vous y reconstruisez comme le vaste port de la voie de terre destiné à s'unir par un même service au double port de la voie de mer. Vous êtes frappés de voir que ce sont pour l'un les plaines immenses de l'Océan, le continent tout entier le sera pour l'autre ; que si l'on vous met en relation avec tous les rivages de l'univers, l'autre vous fera toucher en quelque sorte à tous les points de l'Europe en même temps, tant seront promptes et rapides les communications dont il sera le canal. Mais de tels résultats, si fort au-dessus de ceux des mêmes travaux entrepris en tant d'autres lieux, comment ne reconnaîtrez-vous pas que c'est à une faveur spéciale de la Providence que nous les devons ? Ils ne seraient aussi grands que grâce à la puissance créatrice poussant jusqu'à nos pieds ces flots qui reviennent sans cesse solliciter le génie de notre commerce. Le doigt de l'homme n'aurait jamais tracé avec de si belles espérances cette ligne de fer qui va nous unir à l'intérieur du pays, si une main divine, après avoir creusé au sein des terres le bassin autour duquel elle a fait asseoir Marseille, ne lui eût donné en ce lieu la place même de la reine de la Méditerranée. Ce sont là, il est vrai, d'anciens bienfaits auxquels nos yeux sont accoutumés ; mais de nos jours des circonstances providentielles améliorent encore cette situation si favorable. Cette mer qui s'abaissait devant nos murs pour recevoir nos vaisseaux, Dieu lui rend l'importance qu'elle eut dans un autre âge. Elle tend à devenir le centre de tous les mouvements du monde. Sur la rive opposée, en face de nous, l'Afrique renaissant par la puissance de nos armes semble promise à de hautes destinées que peut seul lui assurer son retour à la foi chrétienne ; d'autre part, l'Orient, succombant sous l'ascendant européen, s'ouvre à nous jusqu'aux extrémités de l'Inde, et notre ville, en présence de ces événements, est appelée à étendre l'empire de son commerce et à renouveler, à surpasser même dans les temps modernes, sur cette mer, ce que furent dans l'antiquité Tyr et Carthage.

"Enfin, Messieurs, si le chemin de fer doit hâter l'accomplissement des légitimes espérances de Marseille, rendons-en grâce à la sollicitude du pouvoir à qui on le doit, au zèle des magistrats et des membres du conseil d'administration qui en ont secondé le projet ; louons-en l'habile ingénieur qui en a formé le plan, mais ne faisons pas uniquement honneur de cette invention aux conceptions humaines. Les découvertes dont nous sommes aujourd'hui les témoins émerveillés, c'est Dieu qui les a suggérées à l'esprit d'observation et de calcul, qui l'a aidé à en faire une heureuse application, qui, après les avoir tenues cachées aux siècles précédents, les a offertes au nôtre avec une aptitude particulière pour les comprendre et une disposition toute nouvelle pour les adopter ; elles sont, en un mot, l'ouvrage de la Providence dont il est, ce semble, permis de pressentir déjà les grands desseins.

"Ne croyons pas, Messieurs, qu'elle veuille seulement ajouter de nouveaux avantages à l'existence matérielle des peuples. Non : elle veut les rapprocher, les mêler peut-être entre eux dans l'ordre matériel, afin de les unir dans l'ordre moral. En multipliant, en accélérant les relations de l'un à l'autre, on multiplie, on accélère le mouvement vers l'unité mystérieuse de tous les enfants de la famille humaine sous un même Dieu, une même loi, un même baptême. Voyez plutôt, pour ne parler que d'un seul genre de concours à cet enfantement de l'avenir, voyez ces légions de missionnaires qui, sur les vaisseaux destinés à porter les richesses de la terre, s'en vont porter partout les richesses du ciel. Ainsi, lorsque par la rapidité inouïe des communications, les distances étant resserées, la France deviendra comme une seule ville, alors peut-être la grâce, comme un effet électrique, n'en parcourra qu'avec plus de vitesse toutes les parties à chaque étincelle d'en haut, et l'homme apostolique aura de partout le pied sur le rivage où il s'élançera promptement vers les régions éloignées où le pousse l'esprit de Dieu.

"Alors aussi les pasteurs des peuples, plus nombreux en-

core que par le passé : arriveront parmi nous de toutes les parties du monde pour aller d'ici fortifier les liens de leurs Eglises mère et maîtresse, faire toujours mieux aboutir au centre tous les rayons de la catholicité, et pour convertir les âmes s'inspirer toujours davantage de l'esprit apostolique devant le tombeau des saints apôtres et aux pieds du successeur de Pierre à qui il a été donné de confirmer ses frères dans la foi. Puissent-ils y trouver long-temps ce glorieux Pontife dont le cœur généreux parle avec tant de puissance au cœur des populations, même les plus lointaines, et qui porte sans fléchir le fardeau d'une immense sollicitude, au milieu des plus difficiles circonstances ! Puissent aussi, quelque part qu'ils aillent, tous ceux qui parcourront cette voie, n'être point à la merci de la force aveugle qui les entraînera, et être protégés par l'ange du Seigneur qui, comme la divine Providence dont il est le messager, les accompagne toujours et les ramène, après leurs voyages, au sein de leurs familles heureuses de leur retour !

DÉPÊCHES.

Suite et fin.

DOWNING STREET, 18 novembre, 1847.

MILORD,

J'ai dû porter mon attention sur sept actes que la législature du Canada a passés durant sa dernière session, et qui ont été réservés par votre seigneurie pour la signification du plaisir de Sa Majesté.

Les numéros et titres de ces bills sont :

No. 441.—Acte pour incorporer la Compagnie du havre et du chemin de fer de Woodstock et du Lac Érié.

No. 442.—Acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer de Bytown et Britannia.

No. 443.—Acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer de Carillon et Grenville.

No. 444.—Acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer du Lac St. Louis et de la ligne provinciale.

No. 445.—Acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer de jonction de Montréal et de la ligne provinciale.

No. 446.—Acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer du Canada, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, et

No. 447.—Acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer de Toronto et Goderich.

J'ai jugé à propos de consulter les commissaires des chemins de fer dans ce pays, sur les dispositions contenues dans ces bills ; et je transmets, pour l'information de votre seigneurie, la copie ci-jointe de leur rapport. Les objets qu'ils ont signalés me paraissent assez importants pour m'engager à retarder de conseiller Sa Majesté de confirmer ces lois, jusqu'à ce que je sois en possession des résultats que le mûr examen de ce rapport vous engagera, vous et votre conseil, à adopter.

Dans ce but, votre seigneurie soumettra le rapport des commissaires à son conseil ; et vous m'informerez si, d'après votre jugement et le leur, les intérêts permanents du public canadien exigent que ces bills reçoivent de suite et sans autres amendements, la sanction de Sa Majesté.

J'ai, etc.,

(Signé) GREY.

Au Gouverneur

Le Très Honorable
Comte Elgin et Kincardine.

Bureau des commissaires des chemins de fer, Whitehall,
6 novembre, 1847.

MILORD,

J'ai reçu l'ordre des commissaires des chemins de fer d'accuser la réception de votre lettre du 27 septembre, dans laquelle vous transmettez, pour la considération des commissaires, copies des sept actes suivants qui autorisent l'établissement de divers chemins de fer en Canada, et qui ont été récemment passés par la législature de cette province :

No. 441.—Acte pour incorporer la compagnie du havre et du chemin de fer de Woodstock et du lac Érié.

No. 442.—Acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer de Bytown et Britannia.

No. 443.—Acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer de Carillon et Grenville.

No. 444.—Acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer du lac St. Louis et de la ligne provinciale.

No. 445.—Acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer de la jonction de Montréal et de la ligne provinciale.

No. 446.—Acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer du Canada, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle Ecosse, et

No. 447.—Acte pour incorporer la compagnie du chemin de fer de Toronto et Goderich.

Je suis chargé de vous informer en réponse, que les commissaires, conformément à la demande du Comte Grey, ont pris ces actes en leur considération, et ont fait les remarques suivantes qui, pour la plupart, s'appliquent à tous ou à plusieurs de ces actes ; et qu'elles ont en conséquence été résumées plutôt comme remarques générales sur le sujet dont il est question, que sur chacun des actes en particulier. Dans ces actes, les dispositions qui paraissent mériter le plus d'attention à cause de leur nouveauté et de leur importance, sont celles qui réservent au gouvernement le droit de racheter plus tard ces chemins de fer. Dans plusieurs autres actes coloniaux relatifs aux chemins de fer, qui ont attiré l'attention des commissaires, le droit d'exercer ce rachat n'est donné au gouvernement que dans le cas où les profits de la compagnie excéderaient d'une certaine proportion spécifiée le montant du capital ; et ce rachat dépend ainsi d'une condition qui, vu la possibilité qui existe de pouvoir l'étudier par les opérations financières de la compagnie, peut empêcher ou même différer d'une manière indéfinie l'exercice de ce privilège. Mais, dans la plupart des actes actuels, (Nos. 442, 443, 444, 445 et 447), le gouvernement est autorisé à racheter ces chemins de fer en aucun temps avant ou après qu'ils auront été terminés, en donnant avis de son intention trois mois auparavant, et en remboursant à la compagnie le

montant des dépenses qu'elle aura faites, avec l'intérêt jusqu'au jour où le chemin de fer a été en opération. Comme l'un des principaux avantages qui résultent de ces dispositions paraît être la faculté qu'elles donnent au gouvernement d'acquiescer, en certains cas, la possession exclusive des moyens de communication, il est important, pour parvenir à ce but, que l'exercice de ce droit de rachat ne soit point accompagné de conditions d'un effet équivoque ou de nature à créer des difficultés dans l'ajustement des termes. Pour cette raison, il paraît à propos que le taux de l'intérêt qui devra payer le gouvernement sur les déboursés devrait, comme par les actes Nos. 446 et 447, être fixé par les dispositions de l'acte et non pas laissé pour être fixé plus tard, comme dans les actes Nos. 442, 443, 444 et 445. Pour la même raison aussi, la condition insérée dans l'acte No. 445, savoir, que le gouvernement, en sus du remboursement qu'il fera du capital payé, sera aussi tenu de payer à la compagnie "toutes les sommes d'argent fournies ou avancées *bonâ fide* par les actionnaires pour terminer ou réparer le chemin de fer," paraît introduire dans les conditions de l'achat quelque chose de bien vague et qui ouvre la porte à beaucoup de difficultés. Dans l'acte No. 446, on a pareillement modifié la clause adoptée dans les autres actes d'une manière qui semble créer beaucoup d'incertitude relativement aux conditions du rachat. Le prix que doit payer le Gouvernement doit être fixé en vertu de cet acte, non seulement en regard au montant du capital payé, mais d'après sa valeur alors ; et l'on n'indique pas comment cette valeur sera constatée.

Les commissaires observent, dans le même acte, No. 436, il se trouve une modification des dispositions relatives à l'achat dont l'explication n'est pas apparente, mais se trouve peut-être dans certaines circonstances particulières à l'entreprise, et qui, considérée sans égard à aucunes circonstances de ce genre, est incompatible avec ce que l'on présume être l'un des principaux objets de ces dispositions. Dans cet acte le droit de rachat ne peut être exercé qu'après vingt-et-un ans depuis l'achèvement du chemin de fer, après un avis de trois ans de l'intention d'acheter. Il faut observer néanmoins que cette déviation des formes suivies dans les autres actes n'est pas indiquée dans le résumé de ces actes transmis par les officiers en loi provinciaux.

Les commissaires ne croient pas devoir passer sous silence l'omission dans l'acte No. 441 de toute réserve du droit de rachat en faveur du gouvernement. Néanmoins, puisque les dispositions de cet acte sont particulières non seulement sur ce point, mais à plusieurs autres égards, l'omission particulière dont il s'agit doit probablement être attribuée à quelque cause provenant de la nature de l'entreprise même. L'une de ces particularités néanmoins qui peut difficilement s'expliquer de cette manière, est la clause contenue dans cet acte qui défend de voyager sur le chemin de fer le dimanche. Il semble aux commissaires qu'une pareille prohibition est mauvaise en principe, et qu'une parfaite liberté à cet égard devrait être permise, si la législature ne jugeait pas à propos d'exiger que le public soit desservi. Il faut aussi remarquer ici que la clause insérée dans tous les autres actes et qui établit que les dimensions (*gauge*) seront fixées par le gouvernement de la province, manque dans cet acte, ainsi que dans l'acte No. 445, et l'échelle de dimensions du chemin de fer n'est pas non plus définie par l'acte lui-même.

Dans les actes Nos. 444 et 445 se trouve une disposition qui est blâmable lorsque le dividende annuel de la compagnie excéderait un certain taux par cent, la moitié du surplus sera payée au gouvernement comme taxe. Il semble aux commissaires que la condition qui exige que le profit divisible excède un certain taux, soumet cette disposition, relativement à son utilité pratique, au même doute qu'ils ont déjà eu l'occasion d'exprimer à l'égard des pouvoirs de révision et d'achat quelquefois introduits dans les actes de chemins de fer Coloniaux ; et que par conséquent l'on ne peut guères compter sur cette disposition comme étant une source possible de revenu. Si l'on a dessein de taxer les profits des compagnies de chemins de fer dans les colonies, une taxe sur les passagers, comme celle qui est établie par l'acte impérial 5 et 6 Vict., ch. 79, ou quelque autre impôt direct, seront, pense-t-on, le moyen le plus propre à atteindre ce but, ainsi que le suggère Lord Clarendon dans sa minute du 10 novembre, 1846, sur les actes de chemins de fer du Canada, Nos. 401 et 402.

Les clauses de ces actes, No. 442 jusqu'à 446 inclusive, relatifs aux transports des malles et des troupes, contiennent un proviso en vertu duquel la compagnie ne peut être obligée à expédier des trains pour cet objet en d'autres temps qu'aux heures de départ ordinaires. Les commissaires savent que dans d'autres actes coloniaux de chemins de fer, on a considéré que cette limitation serait peut-être incommode en ce qui regarde le transport des troupes, et qu'il en serait de même dans le cas actuel. Dans l'acte No. 447, le proviso est omis, et il n'y a aucune restriction de ce genre à l'égard du transport des malles ou des troupes, quoique le transport des malles ne présente pas les mêmes objections. L'acte No. 441 ne contient aucune disposition pour le transport des malles ou des troupes.

Il ne paraît pas qu'il y ait eu jusqu'ici dans la province aucune législation ayant pour objet d'établir des règlements généraux pour les chemins ou les compagnies de chemins de fer. Néanmoins, dans un acte pour amender l'acte du chemin de fer de Montréal et Lachine, renvoyé aux officiers en loi provinciaux pour en faire rapport, et qui a été passé dans le cours de cette année, on a introduit la clause suivante qui est d'une application générale tant par rapport aux chemins de fer déjà autorisés, qu'à ceux qui seront par la suite sanctionnés par la législature : "Que tous les règlements de la dite compagnie, et de toutes autres compagnies de chemins de fer qui sont maintenant ou seront par la suite incorporées, et auxquelles le droit de modifier l'acte d'incorporation est réservé dans le dit acte d'incorporation, qui régissent les taux qui seront exigés sur le dit chemin mentionné dans cet acte et dans les dits autres actes d'incorporation, seront soumis à l'approbation du gouverneur en conseil."

Sans parler de l'inconvénient d'introduire une loi générale au sujet des chemins de fer, dans un acte pour la construction d'un chemin de fer particulier, les commissaires doivent observer que l'approbation des règlements par le gouverneur est restreinte par cette disposition à ceux qui établis-

sent les *taxes* qui doivent être prélevés sur le chemin de fer. Les commissaires suggèrent que, comme dans les actes au Nouveau-Brunswick qui ont été dernièrement soumis à leur considération, le droit d'approuver les règlements de la compagnie ne devrait pas être restreint aux règlements, quel qu'en soit l'objet, ou les moins, comme on l'a fait dans les actes anglais qui régissent la matière, à tous les règlements qui affectent des personnes autres que les officiers et les employés de la compagnie.

Relativement à ce sujet, les commissaires doivent observer que les actes maintenant sous considération ne contiennent pas d'échelle de *taxes maximum* pour le transport des articles et marchandises sur le chemin de fer. La disposition de l'acte de Montréal et Lachine qui a été citée assujettit les règlements pour régulariser les *taxes* à l'approbation du Gouverneur ; et, comme il n'est donné aucun pouvoir à la compagnie d'établir des *taxes* pour les voitures ou pour le locomoteur, on peut considérer, à l'égard de ces chemins de fer, que les *taxes* comprennent tout ce que l'on exige pour le transport et la transmission. Cette loi offre par conséquent une certaine garantie ; mais elle paraît la seule qui ait été établie pour protéger le public contre les charges exorbitantes sur les chemins de fer. Il devient donc très important de faire en sorte que cette disposition s'applique également à tous les chemins de fer.

Une clause ayant le même effet, spécialement insérée dans les actes Nos. 446 et 447 ; mais quant aux chemins de fer autorisés par les cinq autres actes, la garantie du public à cet égard dépend entièrement de celle qui peut découler de la disposition contenue dans l'acte du chemin de fer de Montréal et Lachine. L'effet de cette disposition est néanmoins limité aux compagnies de chemins de fer "auxquelles le droit de modifier l'acte d'incorporation est réservé par l'acte d'incorporation." Cette restriction paraît se rapporter à la clause introduite en conformité de la première recommandation de la circulaire de M. le secrétaire Gladstone, du 15 février, 1846 : "Que rien de ce qui est contenu dans les présentes ne sera interprété de manière à exempter le chemin de fer "dont cet Acte autorise la construction, des dispositions de "tout acte général relatif aux chemins de fer, qui pourra être "passé durant la présente session ou toute session subséquente du parlement." Cette clause est insérée dans six des actes qui sont maintenant sous considération ; mais dans le No. 441 il se trouve une clause dont l'effet est le même à quelques égards, mais qui n'est pas exprimé en termes aussi généraux. La manière en laquelle la disposition avantageuse que contient l'acte d'amendement de Montréal et de Lachine a été qualifiée, fournit encore une raison pour insister que cette clause soit insérée aussi strictement et avec la même uniformité dans les actes de chemins de fer de la législature canadienne que dans ceux du parlement impérial.

À la seule exception près qui vient d'être indiquée, il paraît y avoir absence totale de toute législation générale au sujet des chemins de fer en Canada. Il serait peut-être à propos pour le gouvernement de Sa Majesté d'examiner, si le meilleur remède à cet état de choses ne consisterait pas dans la promulgation par la législature provinciale, sous une forme consolidée, de celles des dispositions des actes impériaux du parlement, qui seraient susceptibles de s'appliquer à cette colonie. Dans une communication précédente adressée au bureau colonial, les commissaires ont eu occasion de signaler la manière généralement satisfaisante en laquelle ce projet a été accompli dans la colonie de la Guyane Anglaise. Le grand nombre et l'étendue des entreprises de chemins de fer maintenant projetées en Canada, sembleraient presque devoir exiger quelque mesure du même genre, qui serait non seulement propre à protéger les intérêts du public, mais il fournirait encore les moyens de rendre les actes relatifs à l'établissement de chemins de fer particuliers plus uniformes et complets, en y incorporant, par renvoi, les dispositions de la loi générale. En même temps, il est nécessaire que tout acte pour l'établissement de chemins de fer canadiens contienne tous les règlements qui sont considérés comme d'une importance essentielle. Dans ce but, les commissaires désirent particulièrement faire remarquer que les actes actuellement sous considération ne contiennent aucunes dispositions pour établir des règlements ayant pour objet la sûreté et la commodité du public, semblables à celles qui se trouvent dans les Actes du gouvernement impérial concernant l'ouverture des chemins de fer, après avis préalable, la nomination d'inspecteurs, les rapports de trafic et accidents, et le transport des voyageurs de la classe pauvre par des trains économiques.

Il y a également plusieurs circonstances dans lesquelles les détails de ces actes sur des matières d'une grande importance pour le public diffèrent tellement des dispositions des actes anglais relatifs aux mêmes matières, qu'on ne peut tout-à-fait s'en rendre compte par la seule différence des circonstances locales ; les cas suivants sont ceux qui méritent le plus d'être signalés.

La faculté d'emprunter est dégagée, dans la plupart de ces actes, de plusieurs des restrictions imposées relativement aux emprunts dans les actes de chemins de fer anglais. Dans tous ces actes, excepté les Nos. 446 et 441, on peut se prévaloir de cette faculté en tous temps ; et ce droit n'est ni différé jusqu'à ce qu'une certaine proportion du capital ait été payée (savoir, la moitié, comme cela est réglé par les ordres permanents des Chambres du parlement). Il ne paraît pas que l'on observe aucune règle uniforme quant à la proportion que le montant est de la moitié du capital de la compagnie ; dans plusieurs des actes ce montant est de la moitié du capital entier ; dans les actes Nos. 442 et 445, il excède cette proportion. Suivant les ordres permanents, il est limité à un tiers.

Le droit d'emprunter est également exprimé avec une trop grande latitude, en donnant à la compagnie le pouvoir de réajuster des sommes sur "obligations, débetures et autres garanties."

Il semble aux commissaires, que la nature des garanties que l'on entend autoriser, devrait être distinctement spécifiée, ainsi qu'il est d'usage dans les actes anglais.

Dans ces actes, la compagnie est aussi autorisée à hypothéquer les "terrains" aussi bien que les autres propriétés qu'elle possède. Les hypothèques de l'entreprise par les compagnies de chemins de fer anglais n'ont pas été con-