

les traitait un peu comme des enfants mutins.

Lord Gosford, fit ce qui ne s'était jamais fait avant lui; il nomma à des emplois quelques hommes populaires du parti canadien. On cria au scandale parmi les Antis et les Chouayens, mais l'élément patriotique prenait chaque jour des forces nouvelles, et le gouverneur, en s'attachant au groupe qui songeait à faire reparaitre le *Canadien*, était bien inspiré. Par dépit, ceux qui n'auraient pas, ou qui n'avaient plus l'oreille du château, désignaient M. Parent et ses amis sous le nom de « petite famille ».

Vers 1830, une nouvelle génération de jeunes patriotes pleins d'ardeur commençaient à se mêler de politique, et quelques-uns d'entre eux arrivaient en Chambre où ils menaçaient d'éclipser les vieux défenseurs de nos libertés, les vétérans de nos guerres parlementaires. Ces jeunes et vives intelligences, enchantées de leurs premiers succès, trouvèrent bientôt que la respectable *Gazette de Québec* ne mettait point assez de vivacité dans ses allures, et prirent le parti de fonder un nouveau journal, qui fût plus intimement lié à la défense de leurs opinions politiques, religieuses et nationales. (1)

« Ce qu'il fallait, dans notre intérêt national, c'était un journal qui, sans faire appel aux préjugés et à l'ignorance des masses, demandât avec fermeté et avec la modération du bon sens, les droits qu'on nous refusait et sans lesquels nous nous trouvions livrés au bon plaisir de gouverneurs entourés et conseillés par nos ennemis naturels. » (2)

La soustraction des biens des jésuites avait retardé les progrès de l'éducation. Les tentatives sourdes et parfois ouvertes de gêner les Canadiens dans l'exercice de leur religion aigrissaient tous les esprits. La détermination de soumettre le clergé, du haut en bas, à la tutelle gouvernementale, ne rencontrait pas un seul support parmi les Canadiens. La persistance d'un prince et de ses délégués à ne faire usage que de sa langue propre sans s'inquiéter si elle était comprise de la masse des gens du pays, froissait douloureusement ces hommes qui, ainsi que leurs pères, avaient su marcher au premier appel du trône et couvrir avec honneur la frontière, cette même frontière où on leur enlèverait le droit de s'établir sous prétexte qu'ils y seraient trop près des Yankees!

La révolution de 1830 eut du retentissement dans le Bas-Canada. L'esprit de résistance, resté à l'état latent dans notre population, se portait volontiers du côté de la politique des hommes qui avaient fait les journées de juillet en France. Puis la situation européenne était à l'orage; la Belgique donnait des signes non équivoques de révolution: La Pologne, le sabre à la main, les pieds dans le sang, défendait les restes de son existence nationale; l'Irlande, à la voix d'O'Connell, se tenait prête à agir et alarmait l'Angleterre, autant qu'avait jamais pu faire Napoléon. Lamennais, Lacordaire, Montalembert, agitaient les esprits dans le monde religieux et politique.

En Canada, M. Papineau avait à imiter O'Connell.

M. Parent, qui gardait son emploi à la *Gazette*, craignait toujours de se risquer dans l'incertain d'une entreprise de journal; mais la mesquinerie de Neilson trancha la difficulté. Une demande d'augmentation de salaire, qui ne se serait élevée qu'à quelques louis, et qui fut refusée, décida de tout. Le district de Québec allait avoir un organe dans le *Canadien*, ressuscité, comme celui de

Montréal en avait un dans la *Minerve*, fondée par M. A. N. Morin et M. Ludger Duvernay, trois ou quatre années auparavant.

La lecture était alors peu répandue. Peu ou point d'écoles existaient dans le pays. Cependant on agitait fortement la question d'en construire, et on y réussit assez bien, A part les amis politiques dévoués, aucune source d'encouragement n'était ouverte au journal en 1830.

Les inspireurs du nouveau *Canadien* étaient René-Edouard Caron, (lieutenant-gouverneur aujourd'hui), Elzéar Bédard (il devint juge), Hector Huot et son fondateur, Etienne Parent. Les trois derniers fournirent à la collaboration. Les vieux patriotes patronaient ces jeunes gens et les aidaient autant que possible. Sous leurs auspices et à la faveur de l'état du monde politique, on espérait tenir à la lame; on ne fut pas trompé.

« La presse politique, s'écrie Canning, c'est chez nous un instrument si puissant, qu'il n'est pas permis d'écrire sur la constitution anglaise, sans sentir son rôle; autrement votre peinture est incomplète, et vous ne nous représentez pas le système anglais actuel. »

Le premier numéro du *Canadien* (1er avril 1831), invoque le self-gouvernement :

« Point de milieu: si nous ne nous gouvernons pas, nous serons gouvernés... Longtemps l'intelligence du peuple Canadien a permis à une petite classe d'hommes d'entasser à leur profit un monceau d'abus sous lequel nous avons failli être écrasés... Notre politique, notre but, nos sentiments, nos vœux et nos desirs, c'est de maintenir tout ce qui constitue notre existence comme peuple, et comme moyen d'arriver à cette fin de réclamer tous les droits civils et politiques qui sont l'apanage d'un juge anglais... C'est avec ces sentiments que nous prospérerons ou que nous tomberons. »

Le bureau du *Canadien* devint le foyer politique central du district de Québec. Des comités fondés dans les paroisses, s'y rattachaient de toutes parts et en recevaient le mot d'ordre. « Nos institutions, notre langue et nos lois » ralliant tous les Canadiens. Dans le numéro du 4 juin 1831, on conseille à nos compatriotes de former une association politique dont les rameaux s'étendraient par tout le pays pour permettre aux Canadiens d'agir d'ensemble sous le coup d'une seule et patriotique direction. Est-ce la première idée émise publiquement sur la St. Jean-Baptiste?

« J'avais une étoile polaire, répétait M. Parent, dans ses dernières années; tout ce qui tombait en dehors de ce cercle « nos institutions, notre langue et nos lois » était banni de ma politique. J'envisageais les questions d'après cette mesure. Il fallait qu'elles y entrassent; autrement je les combattais. Notre ligne de conduite est encore là. » Relisons sur la tombe de ce patriote les lignes qu'il écrivait il y a cinquante ans :

« Ce qu'un écrivain doit trouver de plus doux à la fin de sa carrière, c'est de n'avoir rien à effacer de ses écrits et de laisser un nom cher aux âmes sensibles et vertueuses: un bonheur si consolant vaut mieux que la gloire. »

Nous ne retracerons pas la vie politique de M. Parent. Ses écrits sont là qui en disent plus long que tous les articles que nous pourrions faire, et avant longtemps, nous dit-on, quelqu'un doit les publier en volumes. Il nous suffira de rappeler la part active qu'il a prise aux événements de 1832, alors que M. Tracy et Duvernay, emprisonnés par le pouvoir arbitraire du jour, virent se lever autour d'eux la population entière du Bas-Canada. C'est M. Parent qui partit de Québec pour présenter à M. Duvernay, à Montréal, la médaille offerte par les Canadiens. Non seulement

sa prose dans le *Canadien* réveillait les campagnes menacées, mais il improvisait des vers, des couplets qui devenaient vite populaires et parmi lesquels la chanson du *Chouayen* est restée et restera.

Cependant, l'opposition au gouvernement de l'Angleterre devait agir dans une certaine mesure et non pas chercher à emporter le morceau, comme on dit. La phalange des jeunes, arrivée au parlement n'entendait pas ménager la situation. Le vent était aux révolutions. Tout mouvement menaçait de prendre des proportions exagérées. En face de ces patriotes trop ardents, le groupe de Québec, dont M. Parent était la tête et la plume, se tenait en garde et invoquait la nécessité de ne pas aller au-delà d'une opposition constitutionnelle. A Montréal on ne l'entendait pas ainsi. La ferveur allait croissante. Les quatre-vingt-douze Résolutions préparées par M. Papineau, remaniées par M. Morin, et présentées par M. Papineau, allumaient la guerre aux quatre coins du pays. M. Parent dut borner ses efforts à maintenir le district de Québec dans les bornes de la modération, et il y réussit, entraînant aussi une partie du district des Trois-Rivières.

(A continuer.)

TABLETTES LOCALES

La question du bon marché des transports de l'Ouest aux ports de l'Océan et réciproquement de la mer aux Etats du Centre, occupe beaucoup nos voisins en ce moment. La lutte est ouverte entre New-York et Baltimore par la concurrence des lignes de ce dernier Etat et le *Baltimore and Ohio Railroad*. Boston, elle, a fait percer le tunnel Hoosac pour franchir les obstacles qui séparaient ses voies ferrées de la région des lacs. Quant à Montréal, l'élargissement prochain de ses canaux pour le passage des grands navires, assurera, espérons-le, la meilleure et la plus économique voie de transport; cette ville doit devenir le débouché naturel des céréales.

Voici de quelle manière le *Times* de New-York signale les inconvénients qui existent dans la cité impériale, et dont tous les négociants se plaignent :

« Nous entendons déjà parler de grandes maisons d'importation qui reçoivent de l'intérieur de nombreuses lettres où on leur dit d'expédier les marchandises par voie de Baltimore. Cela ne veut pas dire, on le comprend, que les marchandises seront simplement expédiées de New-York à Baltimore et de là vers l'Ouest. Cela signifie plutôt que certaines marchandises d'importation étrangère seront débarquées directement à Baltimore par les navires venant d'Europe. Cela signifie aussi que, si rien ne vient arrêter ce mouvement, les grandes maisons d'importation de New-York devront avoir une succursale à Baltimore, et avec le temps, si cette dernière ville conserve ses avantages, la maison centrale sera transférée à Baltimore et la succursale à New-York. En d'autres mots, New-York restera le centre financier, le Londres du pays, et Baltimore deviendra une sorte de Liverpool. »

« New-York restera toujours un centre financier, une grande ville manufacturière et le lieu de résidence préféré des gens riches, mais il est certainement possible qu'elle ait atteint l'apogée de sa grandeur commerciale. »

« Pour nous, le danger n'est pas seulement celui que nous fait courir la meilleure administration ou le meilleur service d'un chemin de fer rival, grâce auquel le *Baltimore and Ohio Railroad* peut transporter le fret à raison de trente-cinq cents, alors que ses concurrents de New-York font payer quarante-cinq cents. Le danger a une cause plus profonde. »

« Le négociant à New-York est constamment traité (comme l'a dit un jour certain fonctionnaire) comme si ses intérêts étaient directement opposés à ceux du gouvernement. Il ne trouve pas de facilités pour le débarquement de ses marchandises, dont l'emmagasinage est retardé; il est imposé à un taux très-élevé pour les bureaux et les magasins qu'il a ici; il n'a pas de moyens de transporter rapidement ses marchandises du navire au chemin de fer et vice versa. Sous tous les rapports secondaires, les affaires sont entravées. Le seul avantage de New-York est d'être le centre financier où viennent les acheteurs. »

« A Baltimore, dit-on, tout est différent. Les marchandises peuvent être transférées directement du steamer au chemin de fer. Les impôts sont peu élevés. On fournit au négociant et à l'expéditeur toutes les facilités possibles. Et le résultat est que le fret peut être débarqué et envoyé de Baltimore à Cincinnati pour ce que coûterait son passage à travers New-York. »

La Chambre de Commerce de Montréal, ayant à nommer des délégués pour se faire représenter à la Chambre de Commerce de la Puissance, a choisi tous les membres de sa délégation parmi l'élément anglais. Ce sont MM. W. Darling, A. Robertson, Thos. Cramp, G. A. Drummond, Ths. White, John McLennan et Storey.

Sur les observations faites par MM. Hodgson, D. McIntyre, Stewart, du *Herald*, qu'aucun canadien n'avait été choisi, il aurait été répondu, dit le *Witness*, que nos compatriotes auraient refusé d'être nommés.

Nous avons peine à supposer une pareille indifférence, pour ne pas dire plus, chez des hommes pratiques, et qui connaissent l'importance d'une mission semblable. Le renseignement du *Witness* est certainement erroné et la plainte du *National* sur cet ostracisme nous confirme dans nos doutes. Quoi qu'il en soit dans l'un ou l'autre cas, le résultat dû à l'exclusion systématique ou au refus péremptoire, est une fort triste chose.

Voici les dispositions principales, réglant le service des voitures et des transports dans la ville de Montréal :

Sec. 9.—Nul charretier ou cocher licencié n'effacera, défigurera, renversera, couvrira ou cachera de quelque façon que ce soit, ou rendra illisible son numéro, ou permettra à quelqu'un de le faire.

Sec. 10.—Tout fiacre, carrosse, omnibus, char urbain, cab, calèche ou autre voiture de louage, licenciés pour le transport des passagers devra, lorsque l'on s'en sert la nuit, porter, dans un endroit apparent de chaque côté de la voiture, deux lanternes allumées, avec des verres unis en face et de chaque côté, et sur lesquels sera peint en lettres noires le numéro de la licence, de manière à ce qu'il puisse être vu et lu distinctement, que la dite voiture soit arrêté ou en mouvement: quant aux omnibus ou aux chars urbains, on pourra faire peindre tel numéro sur les vitres des châssis de côté où il pourra être vu distinctement.

Sec. 11.—Les différents taux ou charges énumérés et spécifiés dans le cahier suivant seront les seuls taux ou charges que les cochers ou conducteurs de voitures de louage dont on se sert pour le transport des passagers dans les limites de la dite cité auront droit de demander ou recevoir, et nul cocher ne demandera ou recevra des taux ou prix plus élevés que ceux contenus dans le dit cahier, savoir :

CAHIER DES CHARGES POUR LES VOITURES DE LOUAGE.

VOITURES A UN SEUL CHEVAL

D'aucun endroit à un autre, sans arrêt :

Pour 1 ou 2 personnes 25 cts.
" 3 ou 4 " 40 cts.

D'aucun endroit à un autre et retour, pourvu que la course ne dépasse pas $\frac{1}{2}$ heure :

Pour 1 ou 2 personnes 35 cts.
" 3 ou 4 " 40 cts.

Lorsque la course dépassera la demi-heure le prix sera à l'heure.

A L'HEURE

Pour la première heure :

Pour 1 ou 2 personnes 60 cts.
" 3 ou 4 " 75 cts.

Pour chaque heure subséquente :

Pour 1 ou 2 personnes 50 cts.
" 3 ou 4 " 65 cts.

VOITURES A DEUX CHEVAUX

D'aucun endroit à un autre, sans arrêt :

Pour 1 ou 2 personnes 40 cts.
" 3 ou 4 " 50 cts.

D'aucun endroit à un autre et retour, pourvu que la course ne dépasse pas une demi-heure :

Pour 1 ou 2 personnes 55 cts.
" 3 ou 4 " 65 cts.

Lorsque la course dépassera la demi-heure le prix sera à l'heure.

A L'HEURE

Pour 1 ou 2 personnes \$0.80
" 3 ou 4 " 1.00

Les fractions d'heures seront chargées au prix de l'heure. Cependant on ne chargera pas moins d'un quart d'heure lorsque la course dépassera l'heure.

Il sera accordé cinquante pour cent en sus du tarif pour les courses depuis minuit jusqu'à quatre heures du matin.

Le prix à l'heure s'applique à toutes les courses au-delà des limites de la cité, dès que l'engagement est passé et conclu dans les limites de la cité.

BAGAGE

Pour toute malle ou boîte portée sur l'une des voitures susdites :—10 cents.

Mais il ne sera rien chargé pour les sacs de voyage ou valises que les passagers peuvent porter à la main.

(1) F. Génin. La *Gazette de Québec* p. 52.

(2) Le *Canadien*, 1er avril 1872.