

Vainqueurs à Saint-Denis, ils succombent à Saint-Charles, à Saint-Eustache, à Napierville, victimes de leur patriotisme, écrasés par le nombre. Mais leur sang n'a pas été versé en vain pour la cause de la liberté ! La conduite valeureuse de cette poignée de braves, fit connaître à l'Angleterre ce que les Canadiens-français pouvaient faire, si elle persistait à leur refuser justice.

Hâtons-nous de jeter un voile sur cette période sanglante de notre histoire. Détournons nos regards de l'incendie qui consume des paroisses entières, des prisons qui regorgent des prévenus politiques, de l'échafaud qui se dresse pour l'immolation de nobles existences. Saluons plutôt l'entrée de Georges-Etienne Cartier dans la vie politique, et suivons-le pas à pas, « l'œuvre du développement de nos franchises constitutionnelles, judiciaires et municipales.

Le comté de Verchères lui confiait, en 1848, le mandat de député. La responsabilité ministérielle nous avait été accordée, et deux hommes d'état remarquables, MM. Lafontaine et Baldwin, présidaient aux destinées de notre pays. Georges-Etienne Cartier s'enrôla sous le drapeau politique de Lafontaine et puisa, à l'école de ce maître distingué, l'habileté, la largeur de vues, la fermeté, marques distinctives de son caractère. Il se met de suite à l'étude des questions les plus épineuses : commerce, travaux publics, chemins de fer et navigation. Ce travail aride ne l'effraie pas : il sait que ses compatriotes ont trop négligé, à leur grand désavantage, ces questions de la plus haute utilité, et que c'est par elles que le Bas-Canada obtiendra sa part légitime d'influence.

Dès 1840, il prend part aux débats parlementaires et prononce un remarquable discours en faveur de la réciprocité commerciale entre le Canada et les Etats-Unis, et sur

l'encouragement que le cabinet Lafontaine-Baldwin devait donner aux chemins de fer. Ce discours rempli de faits et de statistiques laisse entrevoir chez son auteur, une étude déjà profonde de l'économie politique. Dans cette même session, il présente à la chambre, la requête d'une compagnie qui s'engageait à construire le chemin de fer du Saint-Laurent à l'Atlantique. Le voilà à l'œuvre : bientôt il demandera l'acte d'incorporation de la compagnie du Grand-Tronc, et l'autorisation de jeter sur le Saint-Laurent un pont qui doit faire de Montréal, la grande métropole du commerce canadien. Les difficultés, seront nombreuses, les préjugés s'élèveront contre lui, son projet rencontrera une opposition acharnée, il le sait, mais aucun obstacle ne peut le vaincre. En 1866, faisant allusion à toutes ses difficultés, il disait dans un discours prononcé à Montréal :

« Vous vous souvenez des préjugés qui existaient contre l'entreprise de la construction du pont Victoria. C'était une digue qui allait inonder Montréal ; c'était porter le commerce à Portland. Mais les préjugés contre les grandes mesures se dissipent bientôt ; c'est une tempête passagère. Il en fut ainsi pour le Grand Tronc et le pont Victoria. Ils ont inondé Montréal... de prospérité. Que serait Montréal sans le Grand Tronc ? Il nous a amené tout le commerce de l'Ouest. Eh bien ! j'ai eu les préjugés contre moi, ce ne fut qu'une tempête passagère. »

Ce n'a pas été là les seuls préjugés qu'il ait eu à combattre comme député. A cette époque les luttes étaient vives et l'opinion publique était en conflit sur bien des questions. Les débats sur la représentation basés sur la population, l'indemnité aux victimes de 1837-38, la sécularisation des réserves du clergé protestant et l'abolition de la tenure seigneuriale, toutes ces luttes dans le parlement, resteront profon-