

à pousser rudement vers une solution n'en recevra pas une très-prochaine ? L'aristocratie irlandaise commence à apprécier le sort que lui a fait l'Union législative à mesure que la ruine de l'Irlande entraîne la sienne. L'Angleterre goûte, depuis deux ans surtout, les fruits amers de sa confiscation, et la Providence, en forçant le gouvernement britannique à nourrir deux ou trois millions d'Irlandais, aidera l'opinion publique à comprendre qu'il y aurait avantage, au lieu d'engloutir sans profit les ressources de l'empire en Irlande, à ce pays le soin de s'administrer et de pourvoir à ses besoins. Le *Times* n'a-t-il pas émis l'idée de donner aux Irlandais quelques millions sterling pour qu'ils débarrassassent d'eux l'Angleterre ? La grande pensée O'Connell a pour elle l'avenir. Ses efforts, pour n'avoir pas été couronnés de succès de son vivant, ne seront pas stériles. Les grandes choses qu'il laisse inachevées sont en voie de réalisation. Mais, d'ailleurs, quelque reculé que cet événement puisse être, le rétablissement de l'ancien Parlement se concilie parfaitement avec la constitution britannique. O'Connell a toujours été sur cette question profondément convaincu de tout ce qu'il a dit, et lui-même a répondu à ses détracteurs :

« On me reproche de manquer de sincérité ; on veut que ce soit uniquement pour intimider le Parlement anglais que j'ai commencé ce mouvement : Irlandais, n'en croyez rien. Je veux que le drapeau que j'ai déployé flotte sur ma tombe ; je ne cesserais de combattre que lorsque nous aurons un Parlement national à Dublin ; oui, je le jure devant mon pays ! »

M. Sharman Crawford pense « qu'il y a ces différences si grandes sur une foule de points entre l'Irlande et l'Angleterre, qu'il est impossible que le même Parlement fasse des lois pour tous. » Le rappel de l'Union a d'ailleurs un précédent. Cromwell, dans un acte de despotisme, avait déclaré le Parlement irlandais uni à celui de la Grande-Bretagne. A la Restauration, Charles II. en 1651, prononça la révocation de l'Union. Non, O'Connell n'était ni un insensé, ni un menteur ; il avait foi dans la cause à laquelle il a consacré son existence. Prétendre que l'Irlande et O'Connell veulent autre chose que le rappel, c'est bien peu connaître l'homme et le pays que l'on juge si lestement. Nous voudrions bien que l'on nous expliquât par quel expédient O'Connell est arrivé à convaincre ses compatriotes de ce qu'il ne croyait pas lui-même ? A-t-on jamais vu un homme sans foi dans la cause dont il se fait le champion opérer les prodiges qu'O'Connell a réalisés en Irlande ? Quant à la question de savoir si la rupture de l'Union serait réellement avantageuse à son pays, il nous semble que le témoignage du libérateur doit avoir quelque autorité, car il devait connaître assez bien les besoins de sa patrie et les moyens d'y satisfaire. O'Connell manquait-il de sincérité quand il s'écriait :

« Il ne saurait y avoir de transaction sur le rappel ; j'aimerais mieux mourir dans un cachot. Non ! non ! tant qu'il me restera un souffle de vie, je ne transigerai pas ! Tant que je vivrai, je soutiendrai que l'Irlande a le droit d'avoir son Parlement ! »

Tout au commencement de l'agitation catholique, il disait à ses compatriotes :

« Mon parti est bien pris. Je foulerais aux pieds l'émancipation si elle devait retarder le rappel. Demain, le premier ministre m'offrirait le rappel à condition qu'on remettrait en vigueur tout le Code pénal contre les catholiques, que j'accepterais joyeusement cette offre. Je le déclare du fond de mon âme, devant Dieu et mon pays ! »

Où, quoi que l'on en dise, l'Irlande peut hardiment écrire sur la tombe de son grand citoyen, ainsi qu'il en a souvent exprimé le désir : *Il a vécu et il est mort en partisan de la rupture de l'Union.* Nous laissons tant de lacunes dans ce que nous pourrions rapporter à la gloire du libérateur irlandais que nous ne nous occuperons pas de rechercher s'il n'y a pas à signaler quelques légères taches dans une vie politique semée de tant d'événements.

Tous ceux qui l'ont approché s'accordent à reconnaître que sa vie privée ne brilla pas de moins d'éclat que sa vie publique. S'il recevait avec orgueil la liste civile que l'Irlande offrait à son roi, sa libéralité le rendait cher à ses compatriotes malheureux. Daniel O'Connell fut irréprochable dans ses relations privées, toujours fidèle aux devoirs de l'amitié, aimé de ceux qui l'ont connu, estimé par toutes les personnes qui n'avaient pas intérêt à le haïr, ses manières affables désarmaient la malveillance, et les préjugés de ceux qui l'approchaient s'étaient dissipés quand ils s'éloignaient de lui. Il savait être poli sans être cérémonieux, fier avec les gens hautains, doux et affable avec les humbles. Ses vertus privées ne sauraient être indifférentes à sa patrie, car elles concouraient à servir ses intérêts. Le libérateur de l'Irlande laisse quatre fils, Morgan, Maurice, John et Daniel. Les trois derniers sont membres du Parlement britannique.

Il est incontestable que l'Irlande ne doit pas à O'Connell seul d'avoir secoué sa servitude et de s'être réveillée à la liberté ; mais comme l'a dit M. de Beaumont : « Si O'Connell n'a pas créé l'Irlande catholique émancipée, quel autre pouvait aussi bien que lui la représenter ? S'il n'a pas seul imprimé à l'Irlande le grand mouvement qui l'a si prodigieusement hâté et développé ? » S'il n'a pas fabriqué les instruments de liberté que possède l'Irlande, quel autre aurait su les manier comme lui ? Quel est, celui qui, en face des besoins de l'Irlande, en eût fait une si profonde intelligence et eût mis à leur service d'aussi grandes facultés ?

O'Connell a été enlevé à ses amis et à sa patrie, mais tout n'est pas mort avec lui. Son esprit animera les Irlandais, qui seront pour la posté-

rité comme les pages vivantes de son histoire. Son nom sera le mot d'ordre de la liberté et son tombeau le rendez-vous des fils de l'Irlande !

JULÉS GONDON.

FIN.

LETTRE AU PRÉSIDENT ET AU VICE PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION COLONIALE DE L'AMÉRIQUE DU NORD.

Suite et fin.

« C'est l'état progressif du commerce des lacs de l'Ouest qui a fait faire l'entreprise du chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique.

« On reconnaît généralement que le débouché naturel pour le commerce des lacs d'en haut est le fleuve St. Laurent, maintenant navigable pour les plus gros vaisseaux à voiles, et si l'hiver n'interrompait pas cette voie, il est impossible d'imaginer le montant des affaires qui se feraient à Montréal et à Québec. Mais malheureusement pour la mère-patrie et pour les colonies, ces entraves ne pourront probablement jamais être levées, le Canada sera forcé de chercher des moyens artificiels de transport à l'exemple de ses voisins et de remédier aux difficultés naturelles de sa position par un railroad entre Montréal et l'Atlantique à la ville de Portland.

« La distance entre Montréal et Portland par la ligne de railroad maintenant en construction est entre 270 et 280 milles ; On estime que le prix de construction n'excèdera pas £1,750,000 et que le prix du transport d'un baril de fleur n'excèdera pas 2 chelins courant.

« Recourant donc aux rapports établis plus haut du prix de transport de la fleur à Montréal, à Boston et à New-York, on remarquera qu'on peut la livrer à Portland, avec un seul chargement de vaisseaux à Montréal, pour 2s 11d. † 2s=4s 11d. pendant qu'à New-York elle coûte 5s 1½d. et à Boston 6s.

« Il faut observer ici que Portland est plus près de la Grande-Bretagne que New-York, de deux jours de voile et qu'il possède un havre admirable ; l'hiver n'interrompt pas le cours des opérations et l'assurance peut s'effectuer là à aussi bas prix que dans tous les autres ports du rivage de l'Atlantique. Les vaisseaux pourront être chargés directement des charriots du railroad sans frais de transport, ni de chargement, etc.

« L'effet de ce railroad sera de donner à Montréal, et en Canada, un débouché dans les temps où la navigation du St. Laurent est arrêtée.

« Dans l'état de liberté sera donnée de choisir les marchés aussi bien que la route selon qu'il sera moins dispendieux pour le fret ou l'assurance. Il ne sera plus nécessaire de transporter les produits ou les marchandises importées dans des temps peu favorables, ce qui placera ainsi nos marchands sur le même pied que ceux de New-York et de Boston.

« Pour monter qu'il est grandement temps d'ouvrir cette voie au commerce, il faut observer que l'effet du système du *draw-back*, adopté dans les Etats-Unis, en 1845, a été de créer immédiatement un commerce étendu entre New-York et le Canada Ouest. On a remarqué que l'année dernière, cinquante vaisseaux trouvèrent de l'emploi sur le canal d'Oswego, et \$75,000 furent payés au port d'Oswego seulement pour le passage des marchandises vers le Canada, nonobstant un droit différentiel de 7 par cent, qui existe dans le Canada pour les marchandises importées d'Angleterre par les Etats. Tout ce fret sera, sans doute, transporté sur le railroad quand il sera terminé, et on peut espérer un grand accroissement de ce commerce, quand le droit différentiel mentionné aura disparu, ce qui arrivera bientôt puisque le parlement l'a laissé à la disposition de la législature coloniale. La vue du changement qui s'opérera dans le commerce du Canada quand le railroad sera terminé, entre Montréal et Portland, a porté les promoteurs de cette œuvre à espérer un grand montant d'affaires tant en marchandises qu'en produits avec la Grande-Bretagne, par la voie de Portland. Un autre avantage que le Canada retirera de la construction de ce railroad sera d'être un entrepôt des marchés de la Nouvelle-Angleterre pour les produits de l'Ouest ; marchés auxquels le manque de communication a jusqu'ici empêché complètement le marchand Canadien d'avoir accès. Par rapport à cette partie du sujet, il faut faire attention qu'il se construit maintenant une ligne de railroad de Boston à Sherbrooke environ 100 milles à l'Est de Montréal. Ce railroad part du quartier Nord de Boston et passe par les parties où sont les plus riches manufactures de la Nouvelle-Angleterre, comme les villes de Lowell, Nashua, Manchester, Essex, etc. Cent milles sont maintenant en opération ; cinquante seront prêts dans novembre prochain ; et de 120 milles qui restent pour Sherbrooke des engagements sont pris pour 40.

« En parlant des marchés pour les produits de l'Ouest fournis par la Nouvelle-Angleterre, il est bon de déterminer brièvement la position de ces contrées, et les canaux par lesquels on supplée à leurs besoins.

« L'état de Maine est la partie nord-ouest de l'union, située entre le Canada et l'Atlantique.

« Il contenait en 1830 une population de 399,955

« Do de 1840 de 501,793

« Accroissement dans dix ans 101,838

« Et il a continué de croître dans la même proportion. C'est le principal marché qui fournit le bois aux Etats-Unis ; les pêcheries y sont sur un grand pied ; pour la construction des vaisseaux il fait plus que tout autre état de l'union ; pendant qu'il est le troisième sous le rapport du tonnage. Mainte-