

LE MADAWASKA

—C'est presque une position sociale de nos jours, de parler français à la perfection.—J. Novicov.

—Il n'est pas de plus grande gloire que de combattre pour la langue de la patrie.—Jean Dorat.

J.-G. BOUCHER, éditeur-proprétaire.

ABONNEMENT: Canada \$2.00 Etranger \$2.50

Rédigé en collaboration.

Faits d'Actualité

50 ANS DE PRETRISE

Une cérémonie des plus impressionnantes fut tenue ce matin dans la chapelle de l'Hôtel-Dieu de St-Basile. Une messe d'actions de grâces a été dite à l'occasion du cinquantième anniversaire d'ordination sacerdotale de l'abbé I.-N. Dumont, le doyen des prêtres du comté de Madawaska.

Le bon Père Dumont, comme nous l'appelons tous, est invalide depuis quelques années. Il est l'objet de soins attentifs à l'Hôtel-Dieu dont il est l'un des distingués bienfaiteurs.

Son nom se rattache à celui de Mgr Dugal par le ministère long, actif et difficile qu'il exerça pendant près d'un demi siècle dans notre région.

Le Père Dumont est particulièrement connu dans le haut du comté, dans la paroisse de St-François où il eut charge des âmes pendant plus de trente ans. Sa générosité et son dévouement, tout comme sa grande piété, ne connaissent pas de bornes. Il a aimé la jeunesse et nombreux sont ceux qui ont bénéficié de ses conseils et de sa bourse.

Nombre d'anciens du collège de Ste-Anne-de-la-Pocatière aimeront à se rappeler les heures agréables qu'ils ont passées avec le Père Dumont, lorsqu'il venait au collège pour visiter les "cayens".

Un heureux hasard avait permis à l'auteur de ces lignes de bénéficier des privilèges que les autorités accordaient aux élèves du Madawaska, lorsque le Père Dumont arrivait au collège, malgré que nous ne fussions pas un "cayen". N'aurait-il pas été celui qui nous fit aimer cette bonne population du Madawaska ?

Il nous a au moins donné le goût des vieux timbres, car l'abbé Dumont fut un collectionneur de timbres, dans ses loisirs. C'est de la sorte qu'il s'éprit de l'oeuvre des missions et que la Propagation de la Foi connut ses largesses.

L'abbé Dumont a été l'ami des jeunes et longtemps après que Dieu l'aura rappelé à lui, son souvenir vivra chez les jeunes par les bourses qu'il a fondées au collège de Ste-Anne et au collège Sacré-Coeur de Bathurst. Son nom passera dans l'histoire religieuse de notre comté comme celui de tous ces saints prêtres qui ont accompli le bien dans l'ombre, avec cette grande humilité qui caractérise le sacerdoce.

En ce jour de joie, nous joignons notre voix à celle des confrères, des parents et amis du distingué jubilaire pour lui offrir nos meilleurs vœux de santé et de jours heureux au milieu des siens.

ATTENTION AUX FEUX DE FORETS

La saison étant en retard, cette année, le brûlage des abattis n'a pu se faire avant le 1er mai, comme la loi l'exige; c'est pourquoi le ministre des Terres et des Mines a accordé jusqu'au 10 mai pour faire ce travail. Après cette date il est absolument défendu de faire des feux dans la forêt sans une permission spéciale du garde-forestier.

On comprend facilement que la loi ne sera jamais assez sévère pour éviter les feux de forêts. L'expérience du passé nous enseigne qu'une imprudence peut être la cause de la destruction de vastes étendues de bois causant des milliers de piastres de dommages, sans parler des dangers pour les vies et les propriétés des colons et des cultivateurs demeurant aux limites des bois.

Plusieurs cultivateurs ou colons, dans notre région, n'ont pas encore pu brûler leurs abattis. Nous leur conseillons d'en avertir immédiatement le garde-forestier et de ne pas faire de feu sans sa permission.

S'il est important de déblayer le terrain pour faire la semence, il est encore plus important de ne pas commettre d'imprudence dont les résultats pourraient être graves.

Soyons prudents ! Evitons les feux de forêts !

IL VEUT LA GUEURRE ENTRE LA FRANCE ET LA RUSSIE SOVIETIQUE

La France est en émoi, son président M. Paul Doumer vient de mourir victime de balles meurtrières. L'auteur de cet assassinat est un russe "blanc", c'est-à-dire un russe opposé à la politique bolchevique des russes "rouges".

Comme raison de son acte criminel, le meurtrier a déclaré aux autorités policières qu'il veut créer un conflit entre la Russie et la France afin que celle-ci cesse d'encourager le bolchevisme en Russie par ses relations commerciales avec les soviets. Réussira-t-il ? L'assassin de Doumer n'est pas le seul, en France, à trouver scandaleuses les relations commerciales de la France avec la Russie soviétique. Après avoir montré que la civilisation capitaliste qui ronge les peuples, à l'heure actuelle, s'est "acquiescée au communisme marxiste et à l'anticivilisation", un journaliste français, M. de Fels, écrivait il y a quelques mois: "Commercer avec la Russie soviétique, c'est subsidier les forces qui conspirent à la ruine du monde."

LA CRISE ET LES MODERNES MEDECINS DE MOLIERE

Depuis plusieurs mois des journalistes français, M. François Coty, est de ceux-là, ont écrit des articles très solides sur les vraies raisons de la crise actuelle. Ces raisons s'appliquent tout aussi bien à notre pays qu'à la France. Pour en juger, il suffit de lire l'extrait suivant d'un article de Jacques Ditté, rédacteur à "L'A-

mi du Peuple" de Paris :

"C'est une étrange erreur que de confier, comme on le fait, à de prétendus experts et techniciens "surfaits, le soin de trouver le remède à une crise dont ils sont, en réalité, les premiers auteurs responsables. Il y a là, de la part des gouvernants — et nous ne parlons pas seulement de la France — une véritable démission de l'intelligence au profit de soi-disant spécialistes à courte vue, et même, il faut le dire, une désertion de leurs fonctions essentielles de dirigeants, qu'ils abdiquent entre les mains des financiers, au nom du prestige indu de la "technicité". Naturellement les experts, ces modernes médecins de Molière, ont tout intérêt à entretenir soigneusement par leur jargon barbare et prétentieux une atmosphère de mystère impénétrable aux profanes conciliabules, alors qu'il ne s'agit, en réalité, que de savoir au moyen de quelle nouvelle sauce ils s'apprennent à aider la finance internationale à dévorer, une fois de plus, les épargnes nationales."

NOS "EXPERTS" CANADIENS

Le Canada n'est pas exempt de cette plaie d'experts, de techniciens, qui ont eu pour complices depuis plusieurs années, la plupart de nos dirigeants, tant dans le domaine municipal que provincial et fédéral. Cette complexité fut parfois involontaire; elle fut trop souvent bien raisonnée.

Nous avons eu nos "experts" en haute finance, les maîtres de la civilisation capitaliste qui, par l'inflation des valeurs, ont amené des pertes d'argent considérables et le commencement de la crise actuelle.

Nous avons eu nos "experts" en droits tarifaires qui se sont faits les protecteurs de l'industrie étrangère au détriment du peuple canadien; l'engorgement des marchés et la concurrence étrangère ont fait naître le chômage par la fermeture des usines.

Nous avons eu nos "experts" en industrie, ceux qui ont sacrifié l'agriculture pour l'industrie, qui ont suscité le mouvement de la population rurale vers les villes industrielles, qui ont enlevé au sol les bras vigoureux de toute une génération pour l'exposer aux engrenages de l'industrie et la rejeter ensuite sur le pavé.

Nous avons eu nos "experts" en immigration qui, par leur technique mensongère, ont attiré en notre pays, aux frais de l'Etat, des gens qui allongent aujourd'hui la liste des chômeurs.

Nous avons eu nos "experts" en chemins de fer qui sont venus au Canada enseigner aux Canadiens la manière d'opérer un chemin de fer avec des déficits.

Nous en avons encore de ces "experts" parmi nos dirigeants, au service du Dominion et des provinces, dans l'industrie, dans la finance, dans le commerce. Et, comme nous lisons dans l'article reproduit ci-haut, ces experts ne semblent-ils pas chercher une nouvelle sauce pour permettre aux "gros" de dévorer plus facilement "les petits" ?

IL VAUT MIEUX SE REVEILLER TARD QUE JAMAIS

Lorsque nous avons dit au cours d'une assemblée, l'hiver dernier, que les gouvernements provinciaux étaient indirectement responsables de la concurrence injuste que les chemins de fer subissent actuellement de la part des autobus et des camions, nous en avons scandalisé quelques-uns.

Les faits étaient pourtant bien simples et faciles à constater. Au cours des dernières années toutes les provinces se sont lancées dans un programme très élaboré de construction de routes. Les chemins du roi ont été transformés en boulevards et les misérables chemins de concessions, en routes carrossables.

Des millions de dollars ont été dépensés sur la voirie, dans le but, disait-on, d'attirer les touristes. Ces belles routes font en effet, les délices des touristes et de tous les promeneurs, mais elles sont également très avantageuses pour les véhicules commerciaux. Pouvait-on ne pas prévoir cela ?

Comme résultat les autobus et les camions de transport se sont emparés de nos routes dans un but commercial, pour transporter voyageurs et marchandises. Ce commerce était alléchant et d'organisation facile.

La concurrence avec les chemins de fer devenait très facile. Alors que ceux-ci ont à défrayer le coût de l'installation des rails, de la construction des ponts, des gares, des hangars, etc., et de l'entretien de toute la voie ferrée en général, en plus de l'achat des wagons, des locomotives, etc., le propriétaire de camion ou d'autobus n'a qu'à acheter sa voiture et payer pour son permis de circulation un prix ridicule bas. Tous les frais de construction des routes et des ponts, et leur entretien, sont endossés par les gouvernements provinciaux. L'autobus n'a pas besoin de gare, le propriétaire de camion n'a pas besoin de hangar à marchandises; on utilise la route, c'est facile.

On comprend aisément que sous ces conditions, la concurrence est devenue injuste pour les chemins de fer. Ceux-ci ont perdu beaucoup d'affaires au point que les services durent être désorganisés pour couvrir les dépenses. Nombre d'employés sont actuellement sans ouvrage.

Dans un monde où chacun cherche son avantage et son confort, peut-on s'attendre que le public va dédaigner les services d'autobus qui arrêtent à sa porte, du camion qui livre la marchandise dans le hangar du marchand, pour encourager les chemins de fer qui souffrent dans leurs finances ? Il faut manquer de sens pratique pour le croire.

Il n'y a qu'un moyen pour aider à nos chemins de fer et il est entre les mains des gouvernements provin-

ciaux : la réglementation.

Notre raisonnement de l'hiver dernier n'était pas aussi bête qu'il en avait l'air, puisque nous pouvions lire dans les journaux, la semaine dernière, que le gouvernement du Nouveau-Brunswick refuse, ce printemps, des permis de circulation aux autobus et aux camions qui circuleraient parallèlement avec un chemin de fer.

Nous apprenons également que la province de Québec a refusé un permis d'autobus entre Rivière-du-Loup et Rimouski pour venir en aide au chemin de fer. Puissent toutes les provinces canadiennes adopter cette politique, pour solutionner un problème sérieux auquel nos chemins de fer ont à faire face et qui a ses effets dans un grand nombre de foyers.

Lorsque la concurrence sera disparue, nos gouvernements provinciaux pourront s'occuper de la responsabilité publique chez les propriétaires d'autobus et de camions commerciaux, des qualifications des conducteurs et des taux de transports.

Un nouveau règlement provincial prohibe au conducteur de camion le privilège de transporter des passagers. Les tragédies de l'été dernier ont fait ouvrir les yeux à nos gouvernants et pour une fois, leur action a été prompte. Mais pourquoi attendre que des citoyens paient de leur vie l'imprévoyance des législateurs ?

Gaspard BOUCHER

"UN FAIT ETRANGE" QUI NE L'EST PAS

Un lecteur qui signe du pseudonyme "Rosco" nous adresse la remarque suivante :

"Il est très regrettable, écrit-il, que nous ne puissions pas nous lier par un lien plus étroit, pour nous lier nos "Bottling Works".

Nous ne doutons pas des bonnes intentions de "Rosco" et que cette critique nous provient de source sympathique. Il suffit cependant, pour expliquer notre conduite, de rappeler que l'annonceur est généralement loisible de faire le choix qu'il lui plaît du vocabulaire de son commerce.

A lui de juger ce qu'il croit lui convenir le mieux. C'est à ce titre que nous ne nous aviserons jamais de traduire le nom des pneus Goodyear par "Bonne Année"; c'est la ligne de conduite suivie par les meilleurs des bons journaux qui desservent une population bilingue.

Cela ne signifie pas que le journal de principes doit accepter de servir comme agent de publicité pour tout genre d'entreprises. Au contraire, nous avons refusé à maintes reprises dans le passé, et nous continuons de le faire chaque jour, l'annonce assez rémunératrice de commerces dont les activités sont en contradiction avec les principes que nous poursuivons.

Notre passé est là pour témoigner de notre attitude à l'égard de notre langue, de nos efforts pour faire respecter ses droits, en autant qu'ils sont justifiables.

Nous n'en voulons pas à Rosco de sa remarque justifiable jusqu'à un certain point, et nous espérons qu'il approuvera notre conduite dans l'intérêt de la bonne cause.

La Rédaction.

"Le Devoir", Montréal

Des Millions pour le Canadien National

RIVIERE-DU-LOUP ET LES USINES DE ST-MALO

Sans qu'il y ait de débat pour la peine, le maître des finances, M. Rhodes, a fait voter une résolution et ensuite un bill pour autoriser le gouvernement à garantir des valeurs du Canadien National jusqu'à concurrence de \$81,500,000. Du consentement unanime de la députation, le bill, sans avoir été imprimé et distribué aux députés, a franchi tous les stades de la procédure et il a été, révisé au Sénat.

La résolution afférent à ce bill avait été inscrite, ce matin, dans l'appendice des procès verbaux. Elle se lisait ainsi: "Que le gouvernement en conseil peut autoriser la garantie de valeurs de la Compagnie des Chemins de fer nationaux du Canada, émises ou créées de temps à autre en vertu des dispositions de la loi financière des Chemins de fer nationaux du Canada, 1902, jusqu'à un principal global d'une époque non rachetée de \$81,500,000."

Nous donnons ce texte tel qu'il apparaît à l'appendice des procès verbaux de la Chambre des Communes. Les députés ont voté cette résolution et ensuite le bill qui en découle.

Le débat sur la résolution s'est résumé à un discours de M. Jean-François Pouliot, député libéral du Témiscouata. Celui-ci tenait à faire l'historique des usines du Canadien National à Saint-Malo.

Aux environs de 1866, mais avant que les libéraux présentent le projet à Ottawa, la Compagnie des Terrains Sans-Bruit, avait fait l'acquisition d'un marécage à Saint-Malo. Un ministre conservateur maintenant défunt et un ancien lieutenant-gouverneur de la province de Québec, qui vit encore, avaient des intérêts dans cette compagnie.

La Compagnie des Terrains Sans-Bruit chercha vainement à passer son marécage au premier gouvernement Laurier. Quelques ans plus tard, en 1891, un gouvernement conservateur se porta acquiescent du marécage en question, en le payant treize fois ce qu'il avait d'abord coté à la Compagnie des Terrains Sans-Bruit. Le marécage ayant été drainé et asséché, c'est sur son emplacement que sont construits les usines de Saint-Malo. Machines et main-d'oeuvre furent importées de la Rivière-du-Loup.

Des ouvriers des usines du Cana-

G. N. TRICOCHÉ

VARIETES

LA FOIRE DU SACRE EN FRANCE

Les grandes foires, qu'il ne faut pas confondre avec ce qu'on appelle les Grands Fairs en Amérique du Nord, sont des institutions qui n'existent qu'au vieux monde. Certaines d'entre elles sont plusieurs fois séculaires; ce sont, avant tout, des marchés attirant vendeurs et acheteurs de très loin. La plus importante de ces foires est peut-être celle de Nijn Novgorod, en Russie, qui, avant l'avènement du bolchevisme, réunissait souvent plus de 300,000 personnes, principalement pour les transactions sur le blé, le cuir, les fourrures. Une autre, plus vieille aussi, se tient à Beaune, dans le sud-est de la France, sur la rive du Rhône opposée à celle occupée par ce Tarascon que Daudet rendit si fameux. Parmi les foires de moins grand renom, il en est une qui, en France, fait beaucoup parler d'elle en ce moment. C'est la Foire du Sacré. Elle a lieu cette année du 26 au 31 juin, et se tient toujours à Angers. Son nom re-

vient du fait que, depuis le Moyen Âge, elle coïncide avec la Fête-Dieu, marquée, dans cette ville, par une procession grandiose à laquelle viennent de foules considérables. Cette foire, vers 1647, était devenue si importante, qu'un arrêté royal dut en fixer les privilèges et la réglementation. Naturellement, l'institution s'est modernisée; elle a été obligée de se conformer aux nouvelles conditions commerciales et économiques. Ainsi, elle est devenue officiellement, la Foire-Exposition de l'Anjou, présentant certaines caractéristiques de l'Exposition annuelle de Toronto. Le Guide de la Foire nous apprend une plaisante coutume. Telle était jadis l'affluence des visiteurs, que nombre devaient se loger chez les habitants, qui se seraient pour les recevoir. On les appelait alors "les cousins du Sacré" et c'est de cette pratique, probablement, qu'est née la réputation d'hospitalité des Angevins.

George Nestler Tricoché

LE FEU DE PORT ALFRED EST ENFIN SOUS CONTRÔLE

Port Alfred, Qué., 9 — L'installation à la fin de la semaine, de pompes à incendie très puissantes, pour aider les différents appareils à combattre le feu qui consumait une pile de bois de 250,000 cordes, depuis le 29 avril, permet enfin, semble-t-il, de considérer le feu sous contrôle. Le bois qu'on a sauré est relativement de petite quantité, cependant, même si le feu est complètement éteint d'ici quelques jours.

Le Dr Manion, ministre des Chemins de fer, répond qu'il est heureux que la question ait été soumise à sir Henry Thornton. Tout cela re-

gardé l'administration du Canadien National et non pas le gouvernement.

La résolution et le bill ont franchi tous les stades de la procédure parlementaire.

DOMINION STORES LIMITED. WHERE QUALITY COUNTS. VENTE DE MAI MAY SALE. SAVON - SURPRISE SOAP 10 barres 43c. FEVES - BEANS 2 btes tins 25c. PLANCHES 35c. Balais-Brooms .35 et 65c. THE-Salada-TEA 1b 37c. SUCRE-SUGAR 10 lbs 52c.