



STATUE A JACQUES CARTIER

Il y a sept ans, un artiste de Paris, M. Rochet, offrait de faire gratuitement pour la ville de Montréal une statue colossale en bronze de Jacques Cartier, découvreur du Canada; il n'exigeait que d'être remboursé des frais de la fonte et du transport.

Cette offre n'a pas été acceptée, nous serions en peine de dire pourquoi. M. Rochet la renouvelle aujourd'hui dans une lettre qu'il vient d'adresser au Maire de notre ville: sera-t-elle reçue avec plus de faveur?

Il est honteux d'être obligé de poser pareille question.

Comment! vous n'avez pas un seul monument qui rappelle la mémoire du découvreur du pays, si ce n'est la place Jacques Cartier ornée de la colonne Nelson; un artiste distingué nous offre son travail *pour rien*, c'est-à-dire n'exige que les frais matériels de l'ouvrage, soit cinq mille piastres, et vous allez refuser, vous qui êtes assez riches pour faire des emprunts de trois millions sur le marché anglais!

Osez donc refuser, intelligents édiles, et l'on vous fera rougir en organisant une souscription populaire.

OSCAR DUNN.

CODE CRIMINEL

L'honorable juge Loranger vient de prononcer, devant les Grands Jurés un discours dont la presse s'est occupée à bon droit, car il contient une proposition de la plus haute importance.

M. Loranger demande que nos lois criminelles soient codifiées; il considère que c'est une nécessité, et il en donne des raisons frappantes.

Après avoir rappelé dans quelles conditions le droit criminel anglais s'est établi dans notre province à côté du droit civil français, après avoir dit qu'avant la décentralisation judiciaire aucun avocat canadien-français n'a représenté la Couronne aux assises criminelles, et que tous nos compatriotes en général, étrangers aux précédents anglais et effrayés des technicalités d'une langue qu'ils connaissent peu, se montrèrent indifférents aux études criminalistes, il ajoute:

« La carrière est aujourd'hui ouverte à tous, mais pour tous et surtout pour ceux qui n'ont pas de la langue anglaise une connaissance suffisante, on peut dire qu'elle est difficile, on pourrait même dire hérissée d'obstacles presque insurmontables.

« Ce qui manque au droit criminel, c'est d'être un droit écrit. Naturellement je veux parler du droit commun. Nous avons bien des traités sur ce droit faits par des juristes anglais éminents, mais leurs livres n'ont qu'une autorité de doctrine, fondée sur des précédents, controversée comme ces précédents mêmes, et mobile comme les faits qui les ont motivés. Nous avons bien aussi quelques bribes de statuts impériaux et notre propre législation statutaire. Mais cette législation, verbeuse, incohérente, souvent inintelligible et quelquefois contradictoire, aurait besoin d'une refonte complète.

« Voilà pour le fond du droit. Pour la procédure c'est pire encore, si c'est possible. C'est un dédale où les plus savants ne se retrouvent pas toujours, et où les ignorants se perdent infailliblement. Ici encore nos statuts n'ont pas réussi à en redresser les détours.

« La pratique peut sans doute, jusqu'à un certain point, suppléer à la théorie; mais une science qui ne s'acquiert que par la pratique et un long usage, ne sera jamais qu'une science aride et sans utilité, je pourrais presque dire une lettre morte. Elle n'aura certainement jamais l'actualité sociale, qu'à bon droit l'on demande à la science des lois. Faite pour tous les hommes et pour les contenir tous dans les bornes de la morale et de l'honnêteté par des peines criminelles qui sont la sanction de ses prohibitions, la loi criminelle comme la loi civile, doit être connue de tous, et comme la loi civile elle ne se popularisera jamais sans codification.»

Cette idée, comme le dit encore l'honorable juge, ne se réalisera peut-être pas tout de suite; mais jetée dans le domaine de la publicité avec l'estampille d'un nom qui fait autorité, elle ira son chemin sûrement. M. Loranger dit que « la machine législative est lourde à mouvoir, » et c'est pour nous une raison de regretter que le parlement ne compte pas plus d'esprits actifs et cultivés qui, comme lui, sachent attaquer de front les grands problèmes et en fournir une solution. Heureux encore si nous recevions des hommes trop tôt sortis de la carrière les conseils qui nous aideront à mettre en mouvement la lourde machine.

O. D.

LA LITTÉRATURE BLEUE

Toute nation publie chaque année une série de livres qu'en Angleterre on appelle la littérature bleue, en France la littérature jaune, selon la teinte de leur couverture. Ces livres sont les rapports faits par les ministres du gouvernement au chef de l'état sur la position des départements qu'ils administrent.

Ces volumes pesants, dont la forme compacte, les colonnes de chiffres et la sécheresse de la rédaction effrayent les lecteurs moins courageux que ne le sont les hommes d'état et les staticiens, sont généralement laissés de côté.

Et pourtant la réunion de ces rapports forme le grand livre d'une nation: en eux, on sent palpiter sa vie; par eux, on peut constater le progrès ou le ralentissement de sa marche et juger de la base plus ou moins solide de la fortune publique. Agriculture, industrie, commerce, travaux publics, recettes, dépenses, tout y trouve sa place, en longues colonnes de chiffres, qui ont bien aussi leur éloquence, éloquence d'autant plus vraie qu'elle n'emprunte rien à l'imagination.

Le Canada, lui aussi, a sa littérature bleue; c'est une littérature jeune, elle manque de concision et de synthèse. Néanmoins elle est pleine d'enseignements utiles.

Ainsi le rapport de M. le Ministre de la marine et des pêcheries est rempli d'intérêt. C'est presque une lecture attachante, de nouveaux horizons s'y ouvrent à l'esprit et l'on ne parcourt pas les 700 pages qui le composent, sans en retirer un certain profit.

Avec l'énorme étendue des côtes, le nombre des îles, les grands cours d'eau du Canada, on ne doit point s'étonner de l'espace que les phares occupent dans le rapport du ministre. Leur nombre, le long des côtes de la mer, sur les rives des fleuves et des lacs, est de 423, plus 21 feux flotants. 81,421 gallons d'huile sont nécessaires, chaque année, à leur combustion.

On suit dans ce rapport avec intérêt l'établissement de nouveaux feux, de lumières plus fortes, de sifflets à vapeur, destinés à rendre moins dangereuse la navigation de ces mers si fréquemment obscurcies par les brouillards et pourtant si parcourues; dans la liste de ces baies et de ces caps où sont élevés ces signaux si nécessaires, que les Bretons appellent les diges de Dieu, on retrouve avec plaisir l'imagination si riche de nos pères qui leur donna un nom, de la baie des Trépassés au cap Tempête.

Quel progrès ne s'est point opéré dans l'éclairage des atterages, entre le feu de bois allumé au sommet d'un promontoire et ces phares, monuments de force et d'élégance, que Fresnel a couronnés de l'appareil dioptrique! quelle intensité dans cette lumière qui perce une obscurité de 20 milles et qui, trop faible encore, sera bientôt remplacée par la lumière électrique.

Les observations météorologiques viennent à la suite des phares; les observatoires et leur appareil pour indiquer aux navigateurs l'approche des orages ne sont qu'un nombre de deux, l'un à Québec et l'autre à St. Jean, Nouveau-Brunswick, et par conséquent n'ont point l'utilité générale qu'ils ont atteint aux Etats-Unis, avec lesquels un échange plus complet d'observations serait désirable.

La police des ports et rivières est sans intérêt pour les lecteurs; mais on aime à s'arrêter sur les hôpitaux de la marine, sur les soins donnés aux marins malades, blessés ou naufragés; il est bon de sentir que cet être impersonnel, qui se nomme une nation, a retenu ce même sentiment d'humanité qui anime chacun de ses membres, et que le matelot, dont la vie est si dure, si isolée, a dans ses souffrances ou sa détresse, sur la terre ferme au moins une place, que la charité lui a conservée.

Les examens pour l'admission des maîtres ou des seconds soulèvent une question bien intéressante: Pourquoi les Canadiens Français s'éloignent-ils de plus en plus de la navigation? L'école navale de Québec ne peut plus se soutenir faute d'élèves, et dans la liste de 494 marins admis comme capitaines ou comme seconds, pendant l'année 1873, Québec ne figure que pour 10 capitaines et 5 seconds! à peine voit-on une trentaine de noms d'origine française sur la liste. Pourtant leurs pères aimèrent la mer. Pourquoi cet abandon des instincts de leurs ancêtres? Pourquoi ce recul devant une population d'origine différente, qui dans sa marche semble tout absorber? dans quelles professions ces fils de marins se sont-ils jetés? Il y a là toute une étude.

L'admission de 494 officiers de navires dans une seule année démontre suffisamment la force de la marine de la Puissance, qui occupe le 7ième rang dans la marine du monde; elle possède 950,000 tonneaux et vient après la France qui en compte 1,034,000.

Si le Canada obtenait un rang élevé comme puissance maritime, Montréal semblerait, comme port, devoir se placer d'une façon aussi éminente. Il y est entré en 1873, venant de la mer, 702 navires d'un tonnage de 412,478 tonnes, qui se décomposent en 460 voiliers et 242 steamers. La navigation des eaux intérieures y a amené dans le même laps de temps 6751 transports, soit voiliers ou vapeurs, d'une capacité de 933,462 tonneaux, soit un total de 1,345,940 tonneaux, chiffre fort respectable.

Nous touchons à la partie sombre de notre lecture: la liste des naufrages, elle est longue, mais la littérature bleue ne connaît point l'émotion; pour elle, tout se ré-