



VOL. I.—No. 16.

MONTREAL, SAMEDI, 23 AVRIL, 1870.

{ ABONNEMENT \$2 50  
{ PAR NUMERO 5 CENTINS.

AVIS IMPORTANTS.

Désormais, nous paraîtrons le jeudi de chaque semaine : nos abonnés de la campagne seront servis, le mercredi, par les malles de l'après-midi et le journal sera distribué en ville, le jeudi matin.

Nos abonnés de Terrebonne, par un déplorable mal-entendu, n'ayant reçu que les trois premiers Nos, notre ami, Z. Rousselle, Ecr., avocat, a bien voulu se charger de l'agence du journal pour nous aider à remédier à ce malheur pour nous : c'est à lui qu'on pourra s'abonner et payer.

L'OPINION PUBLIQUE.

JEUDI, 21 AVRIL, 1870.

LA SEMAINE PARLEMENTAIRE.

LA MOTION GALT.

Nous n'avons pu, dans notre dernière revue, que constater le triste sort de cette motion. Nous tenons à y revenir, avant de commencer notre *Semaine*. Cette question du Chemin de Fer Intercolonial a, dans le temps, occasionné beaucoup de discussions, soulevé beaucoup de préjugés, qu'ont habilement exploités les chercheurs de popularité. En vertu de l'acte constitutionnel de 1867, le gouvernement fédéral était tenu de construire cette voie à ses frais et dépens et sous son contrôle, mais avec de l'argent emprunté sur le marché anglais avec la garantie du gouvernement impérial. Notre gouvernement devait également, en vertu du même acte, prendre à sa charge et administrer les chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau Brunswick. Tout le monde sait ce qui s'en suit : l'emprunt a été contracté, des commissaires expérimentés ont été nommés pour surveiller la construction de l'intercolonial, une foule d'entrepreneurs ont soumis, grand nombre de contrats ont été donnés aux plus bas soumissionnaires et avec les meilleures garanties possibles. Pour échapper aux dangers des *cormorans* (lisez grands spéculateurs qui veulent toujours voler le gouvernement au moyen d'*extras*), les contrats ont été sévèrement rédigés, et quelques entrepreneurs, aveuglés par l'ambition et la cupidité, n'ont pu remplir leurs obligations et ont failli. Quelques plaintes se sont aussi, paraît-il, fait entendre du côté des provinces maritimes contre l'administration de leurs chemins par les agents du cabinet fédéral.

De là la motion du député de Sherbrooke, qui a cru découvrir dans cet état de choses une excellente mine à exploiter contre le gouvernement. M. Cartier a cruellement déjoué ses plans par un discours plein de logique et de force, le meilleur, sans contredit, qu'il a prononcé depuis l'ouverture de la session.

« La motion, dit l'hon. baronnet, contient deux propositions distinctes.

« La 1<sup>ère</sup> censure la politique du gouvernement relativement à la construction du chemin de fer Intercolonial, la seconde critique aussi le gouvernement au sujet du plan adopté pour les chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick. La politique du gouvernement sur ce sujet a été discutée, dans la 1<sup>ère</sup> session du Parlement de la Puissance ; et il avait été décidé que la meilleure politique à suivre était de construire le chemin au moyen de commissaires nommés par le gouvernement. On a dit qu'après deux ans, il n'y a encore presque rien de fait dans le chemin de fer Intercolonial. Je suis en état de prouver que les travaux du chemin de fer Intercolonial ont été faits plus promptement que ceux d'aucune autre ligne en Canada. Je puis démontrer que les travaux ont été faits plus rapidement et plus économiquement que ceux du Grand Tronc. »

Et par des chiffres dont personne n'osa contester l'exactitude, il prouva cette assertion d'une manière péremptoire.

Le reproche résultant de ce que quelques contracteurs n'avaient pu remplir leurs conditions ne signifie rien. Avec un seul entrepreneur ou plusieurs grands spéculateurs, la même chose, et même quelque chose de pire, serait certainement arrivé. Dieu merci, nous sommes débarrassés des grands spéculateurs qui ont fait fortune dans d'autres chemins de fer. En divisant le chemin par courtes sections, en distribuant l'ouvrage par petits contrats, le gouvernement a agi sagement et économiquement : il y a plus de sûreté avec plusieurs entrepreneurs qu'avec un seul grand contracteur, et le cabinet a, de la sorte, épargné les immenses profits que ne manquent jamais de faire les spéculateurs puissants dans ces rares occasions.

Quant à ôter au gouvernement le contrôle de l'entreprise, c'est tout simplement impossible : un acte solennel, l'acte de 1867, lie le gouvernement ; M. Galt, qui a voté cet acte, sait cela mieux que personne. C'est là une obligation sacrée et internationale vis-à-vis les provinces d'en bas, vis-à-vis le gouvernement impérial et les capitalistes qui ont avancé les fonds.

Sans cette obligation, sans cette garantie du gouvernement Fédéral, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse n'auraient pas acceptés la Confédération : le gouvernement Impérial n'aurait pas cautionné l'emprunt fait pour effectuer cette grande amélioration publique. Telles sont, en substance, les solides raisons données par M. Cartier contre la motion de M. Galt, qui, il faut bien le dire, a fait là une gaucherie impardonnable chez un homme aussi habile. Il a voté tous les actes qui assurent la confection par le gouvernement de ce chemin de fer intercolonial ; et il voudrait,—lui spéculateur enrichi dans la construction du Grand Tronc, lui qui sait, conséquemment, ce que coûtent ces entreprises livrées aux particuliers,—que le gouvernement se désiste de son droit, se libère de ses obligations, pour répéter les mêmes fautes, les mêmes gaspillages et les mêmes scandales !

Tout le pays félicitera et remerciera le gouvernement, et la grande majorité qui l'a soutenu, de ne pas avoir voulu rééditer les bêtises d'autrefois, d'avoir refusé d'endosser l'opinion si erronée de M. Galt, ou,—ce qui serait peut-être plus juste,—de tomber dans le piège qu'il leur tendait.

HABEAS CORPUS.

Nous laissons de côté la séance du 13, pour arriver plus vite à celle du 14. Toutefois, nous devons ouvrir une courte parenthèse pour déclarer que cette séance, celle du 13, n'a pas été sans intérêt. M. Fortier, député pratique par excellence, a effleuré l'important sujet de notre marine. M. Casault a soulevé la brulante question du partage du surplus de la dette de l'ancienne Province du Canada entre Québec et Montréal ; l'hon. M. Chauveau, toujours sur la brèche pour protéger les intérêts de sa Province, qu'il a tant à cœur et qu'il défend si bien, a laissé entrevoir la politique de son gouvernement sur l'opportunité de dons gratuits de terres (*land grants*) à faire aux Compagnies de chemins de fer. Ce sont certainement des sujets de la plus haute importance, mais qui n'ont été que touchés en passant et sur lesquels nous aurons occasion de revenir plus tard.

Le seul événement remarquable de la séance du 14 est

la suspension de l'*Habeas Corpus*, proposé par Sir John A. Macdonald, lu trois fois et adopté le même jour et par les Communes et par le Sénat, et sanctionné de suite par Sir John Young. Il faut que les circonstances soient bien graves pour nécessiter une aussi prompt adoption d'une telle mesure. Le chef du Cabinet, dans un discours plein de réserve et de dignité et qui a fait sur la Chambre une profonde impression, a demandé la suspension du *writ d'habeas corpus*, si justement appelé le boulevard des libertés constitutionnelles, au nom des intérêts sacrés de la nation. Ce sont les agressions projetées des fénians, et les complicités criminelles sur lesquelles ils comptent ici, qui nécessitent le recours à cette loi suprême de salut public. Des informations sûres, qu'il n'est permis ni de dévoiler, ni de mépriser, poussent le gouvernement à faire cet appel au pays. Les Communes ont compris la situation et ont eu confiance au Cabinet : la mesure est passée sans opposition, sans vote hostile. On s'est fié au gouvernement, tout en lui laissant la responsabilité de l'acte. M. Mackenzie surtout a été admirable de sagesse et de modération. Il mérite incontestablement le titre de « chef de l'opposition de Sa Majesté aux Communes. » Il ne faut pas être prophète pour prédire que cet homme arrivera bientôt. Il a tout ce qui est nécessaire non seulement pour arriver mais pour arriver au premier rang : capacité, aptitudes, caractère et honnêteté.

PENSIONS ET CHEMIN DE FER CENTRAL.

La séance de samedi, 16, fut fait tranquille. On adopta les résolutions de M. Hincks pourvoyant à la subsistance des vieux serviteurs publics, et le *bill* de M. Abbott sur le chemin de fer Central subit sa deuxième lecture : il s'agit tout simplement de prolonger la charte d'incorporation de la Compagnie et de lui assurer, sous le nouvel ordre de choses, l'octroi de terres de la Couronne que lui promettait l'acte primitif. Nous aurons occasion de revenir sur cette voie ferrée projetée, qui est destinée à faire tant de bien au pays et dont l'opinion ne se préoccupe pas assez.

J. A. MOUSSEAU.

LES VOLONTAIRES.

Toutes les forces volontaires du pays continuent d'être en mouvement ; de nouvelles compagnies arrivent tous les jours à Montréal, malgré que l'ordre règne sur les frontières. Le Champ de Mars retentit sans cesse du cliquetis des armes, du piétinement des hommes et des chevaux en parade, du commandement des officiers. Les volontaires de la campagne ont déployé un zèle et une énergie qui leur font honneur ; ils ont affronté gaiement les fatigues et les dangers de la route et ont déployé jusqu'à présent un esprit militaire qui les honore. Ils sont venus à travers des chemins affreux, ont marché pendant plusieurs jours dans l'eau, la neige et la boue. Ce sont la plupart des hommes forts, des jeunes gens bien élevés, de bonne famille, conduits par des officiers distingués. Ils devraient bien donner de bonnes leçons, sous forme de taloches, aux gamins qui, sur la rue ou le Champ de Mars, se permettent quelquefois des remarques déplacées. Des militaires ne se laissent pas insulter.

Voici les noms des compagnies qui sont ou qui ont passé à Montréal, ces jours-ci :

Village St. Jean-Baptiste, Capt. Simpson ; comp. de St. Eustache, Capt. Vannier ; comp. de St. Benoit, Lieut. In-