

rassemblés en Congrès; et pourquoi, si c'est un grand pas de fait, n'en ferais-je pas un autre, et un plus décisif?" Cet autre pas, ce pas plus décisif, Dieu en soit loué, M. Brunetière l'a fait. Son discours de Lille nous en apporte la preuve éloquente et irrécusable. Qu'il me soit permis, au nom des catholiques lecteurs de la REVUE CANADIENNE, d'en féliciter et d'en remercier l'éminent écrivain.

\* \* \*

Aux États-Unis, l'événement du moment c'est la prise en considération du traité Hay-Pauncefote, par le Sénat américain. Voici en peu de mots de quoi il s'agit. En 1850, un traité fut conclu entre les États-Unis et l'Angleterre, par l'intermédiaire de MM. Clayton, secrétaire d'État américain, sous la présidence de M. Taylor, et Bulwer, ministre anglais à Washington. Ce traité avait pour objet de mieux définir la situation respective des deux puissances en Amérique. La seconde partie du traité concernait la construction d'un canal interocéanique à travers le Nicaragua. Elle décrétait que l'Angleterre et les États-Unis devaient coopérer à la construction de ce canal, et que ni l'un ni l'autre des deux États n'en aurait le contrôle absolu, ni ne pourrait y ériger de fortifications.

Les années s'écoulèrent. L'entreprise d'un canal interocéanique de Colon à Panama, à travers l'État de Colombie, fut lancée par les Lesseps, on sait avec quel désastreux résultat pour les actionnaires. Après leur échec, les Américains, qui avaient vu d'un mauvais œil la tentative française, résolurent de pousser activement celle du canal de Nicaragua. Mais il leur fallait la coopération de l'Angleterre, en vertu du traité Clayton-Bulwer. Et l'Angleterre ne semblait pas anxieuse d'agir. C'est alors que des négociations s'ouvrirent pour modifier l'arrangement de 1850. Les négociateurs furent M. Hay, secrétaire d'État américain, et lord Pauncefote, ministre anglais à Washington. Le résultat de leur collaboration diplomatique fut le traité qui porte leur nom.

En résumé il contenait les dispositions suivantes: les États-Unis pourraient construire seuls le canal projeté, à leurs frais, par subvention ou par un prêt d'argent; le canal devait être neutralisé, et sa navigation devait être libre comme celle du canal de Suez; étaient interdits le blocus du canal ou les actes d'hostilité, le ravitaillement pour les vaisseaux de guerre, sauf le cas d'absolue nécessité, l'embarquement ou le débarquement