pothèque comme m'a dit M. Gonin, dont cette maison va être grevée pour les 2,000 francs que je devrai encore à la masse. En moins de deux ans, ma *propriilété* sera libre de toute retenue. Merci toujours, mon colonel, mais je tiens à prouver à certaines personnes qu'un brigand de la Loire a le cœur placé aussi haut que celui qui a l'avantage de venir au monde colonel de naissance ?... Ce n'est pas pour vous au moins que je dis ça,, mon colonel, je sais mieux que personne que vous n'êtes pas dans la catégorie des propres à rien, ou des mauvais soldats... bien au contraire, car j'ai vu de mes yeux, vu...

—Parbleu ! je le sais bien, interrompit d'Harleville... Laissons cela, et retournons chez M. Gonin.

Le grognard passa, en présence du comte d'Harleville, chez le notaire de Mennecy, le contrat par lequel il devenait propriétaire de *la Maisons-aux-Dés*, ainsi nommée parce qu'au temps où les provinces de France étaient régies par des intendants qui prélevaient les deniers publics, les employés dé l'intendance, autrement dits les collecteurs qui venaient toucher les impôts dans le village de Mennecy, s'arrêtaient de préférence dans cette petite maison qui n'était qu'une espèce de cabaret, et y jouaient aux dés en buvant, dans l'intervalle de leurs occupations financières.

Le notaire Gonin, qui expliqua ainsi le sobriquet donné à cette habitation, ajouta, dans le style de Dorat :

—M. Bourguignon, puisque vous devenez propriétaire de ce logis, il ne devra plus s'appeler la Maison-aux-Dés, mais bien la *Maison-aux-Lauriers*, attendu que c'est un brave soldat qui l'habitera désormais.

Cette nouvelle désignation fut peu à peu adoptée dans le canton, et dès l'année suivante, on n'appelait pas autrement la demeure de l'exsergent de la vieille garde impériale que *la Maison-aux-Lauriers*.

Émile Marco de Saint-Hilaire.

(*A continuer.*)

PARLEMENT PROVINCIAL.

CHAMBRE D'ASSEMBLEE.

DÉBATS.

Jeudi, 23 avril 1846.

Jeudi, après les affaires de routine, M. Smith fit motion que le bill relatif à la maison de la Trinité de Québec fût lu une seconde fois.

M. le procureur-général Smith dit que son intention était de référer ce bill à un comité special ; il avait lui-même plusieurs amendemens à proposer, et il espérait que l'on en remettrait la discussion jusqu'à ce qu'il fût soumis au comité de toute la chambre.

M. Christie dit qu'il voterait en faveur du bill à condition qu'on l'amenderait. Il était surpris de voir le pouvoir exercé par le bureau de commerce sur les operations de la maison de la Trinité. Il pensait que l'on ne devrait point donner de pension aux anciens employés de la maison de la Trinité. Il trouvait ridicule aussi de faire payer sept chelins et demi pour un petit pamphlet intitulé, règles et règlemens" que tout maitre de vaisseau était obligé d'acheter en arrivant à Québec. Il suggèrait aussi de ne faire qu'un seul bureau, des deux maisons de la Trinité ; il n'y en a qu'un seul en Angleterre, et cependant ses intérêts ne sont pas moins grands que ceux de colonies.

M. le Dr. Laterriere.—Le temps qui s'est écoulé depuis la passation des lois qui régissent la maison de la Trinité à Québec, (50 ans et plus) me porte à croire qu'il est necessaire de refondre en un seul acte tout ce qui a rapport à cette corporation avec des amendemens pour la protection des pilotes, des navigateurs en général et l'amélioration de la navigation ; c'est pourquoi je serai pour la seconde lecture du bill de l'honorable procureur-général ; mais en même temps je déclare que les dispositions de son bill ne me conviennent point, parce qu'il conferent un pouvoir exhorbitant à la maison de la Trinité, une jurisdiction sans bornes, et, de plus, aurait l'effet d'exclure les Canadiens-français comme pilotes d'une branche d'industrie qui deviendrait le partage d'une origine étrangère.

Je dois néanmoins tenir compte à l'honorable membre de ses dispositions en faveur du canal du nord ; mais il n'a pas encore été assez loin—il aurait du contraindre les anciens pilotes à se qualifier tout aussi bien que les apprentifs pour l'avenir. D'après cet arrangement nous serons encore plusieurs années avant d'avoir des Pilotes qualifiés, pour passer des vaisseaux par ce canal. Les naufrages automne dernier, les pertes immenses qu'a subi le commerce ne seraient point à déplorer si ces vaisseaux eussent passés par le nord du fleuve. Mes rapports avec les navigateur de cette côte et les informationsqu'il m'ont données me font suggérer à l'honorable moteur de cette mesure, d'incorporer dans son bill une clause pour obliger la maison de la trinité a établir un phare flottant en face des batures de Manikongean, où il arrive tous les ans de nombreux accidents ; où l'automne dernier pas moins de dix hommes sont morts de faim et de froid, 30 a 40 se sont gelés pieds et mains faute d'un asile et d'un dépôt de provisions en cet endroit. L'honorable membre de la cité de Québec a tellement bien signalé les mauvaises dispositions de cette loi, que j'aurai bien peu de choses à ajouter à ses observations.

La seconde clause de ce bill peut s'interpréter comme donnant pouvoir à la trinité de disposer d'une grande partie du Cul de Sac, d'y faire des quais, etc,—ce qui fermerait ce débarcadère, ce seul bassin d'entrée aux petits batimens, chaloupes qui viennent de toutes parts à Québec,—la dixième clause exige pour la qualification des pilotes, la connaissance de l'arithmétique, des deux langues, les écrire, manœuvrer des bâtimens, la connaissance des cartes, enfin les élémens d'une navigation scientifique.

La onzième clause, les oblige à donner des cautions. Est-ce que la suspension des pilotes pour malversation, négligence de leurs devoirs n'est pas une punition, une garantie suffisante, sans leurs faire donner des sûretés qui les exposeraient à bien des dommages, à une ruine totale.—Encore serait la difficulté de trouver des cautions.

La dix-septième clause, est d'exclusion pour les apprentifs pilotes. Pour qu'un pilote fût autorisé a prendre un apprentif, il faudrait que cet apprentif aurait prouvé à la maison de la trinité qu'il a servi comme matelot pendant trois ans à bord d'un vaisseau d'outre-mer.

La cinquante-sixième clause, impose à tous les caboteurs de la riviere au dessous des phares, l'obligation de prendre une licence de la maison de la Trinité à raison de huit sols par tomeaux—à ce contraire une amende de 10s. par chaque contravention. Passe pour les batiments d'outre-mer, les phares sont pour eux, mais les petits doivent passer partout ou passent les grands sans qu'il leur en coute.

Ce bill, s'il devient loi sans amendement, exclura donc le plus grand nombre des natif canadiens-français d'une branche d'industrie qui deviendra la propriété des étrangers pour lesquels on parait avoir rédigé cette loi. Les apprentifs pilotes n'ont point les moyens de se qualifier suivant cette loi. Les rédacteurs de cette mesure auraient dû la faire procéder d'un établissement pour faciliter, perfectionner l'éducation de cette classe d'hommes indispensables à la prospérité de la navigation et de notre commerce. Cet établissement serait une bonne école de navigation que l'on devrait établir gratuitement à Québec, où les jeunes gens qui se destineraient à l'étude de cette science pourraient acquérir des connaissances beaucoup plus promptement et bien plus certaines qu'en fesant la manœuvre à bord des vaisseaux marchands pendant trois ans, n'ayant pour instituteurs que des compagnons grossiers immoraux et sans aucune instruction.

Pour former des pilotes, des marins intelligents on a l'exemple de ces institutions en Europe, aux Etat-Unis. Il y a en France pas moins de 44 écoles de navigation. Je n'en connais pas le nombre en Angleterre sur terre, Mais tous les vaisseaux de guerre sont autant d'écoles de première classe. Il n'est pas surprenant que cette nation par ses connaissances de la navigation soit devenue a reine des mers !

N'ayant d'autre ambition que celle de voir opérer le bien, n'importe par qui, je fis part l'année dernière à un membre de l'administratration de mes idées à ce sujet ; mais il faut bien que cette suggestion lui ait échappée dans la multiplicité des devoirs que ces messieurs ont à remplir, puisque dans cette session il n'en a pas été question.

Toujours me parait-il urgent que si l'on veut des garanties sous le rapport de l'instruction, il est de l'essence d'un bon gouvernement d'y pourvoir et, pour cela, je crois que les revenus de la trinité à Québec sont assez considérables pour faire face aux dépenses que nécessiteraient une telle institution. Non seulement on aurait des pilotes instruits, mais d'ici à quelques années un grand nombre de jeunes marins capables d'exploiter les ressources inépuisables de notre fleuve et de notre golfe, où pas moins de 8 cents à 1000 petits vaisseaux Américains tous les ans se chargent de notre poisson.

Nous pourrons lutter d'industrie contre les associations qui se font en Angleterre pour exploiter à notre exclusion cette source de profit. Nos jeunes marins pourraient entreprendre et faire des voyages de long cours et mettre à effet les paroles *non suspectes* des membres de l'association *du commerce libre*, adressées au peuple du *Canada*. Leur manifeste contient la déclaration suivante : " Li- " berté de commerce qui ferait la prospérité du Canada, " puisque la mère patrie nous ôte en ce moment la faveur " dont jusqu'à present nous avons joui dans ses marchés."

Nos jeunes gens qui ne savent quel état prendre en sortant des collèges, à moins donc d'étudier la loi, la médecine ou le notariat (professions qui sont devenues de vrais pétitentiaires) auraient le choix de cette vie aventureuse de marin et deviendraient des sujets précieux à l'état.

Ceci n'est qu'un aperçu bien faible de tout le bien qui découlerait d'une bonne école de navigation ; la prospérité immense de l'Angleterre fondée sur l'importance de la navigation, est la preuve la plus concluante en faveur d'une telle institution chez nous.

Il y a en Canada des élémens pour former une bonne marine comme partout ailleurs. Qu'était la marine Russe avant Pierre le grand ? rien. Ce grand homme n'a pas cru au-dessous de sa dignité de venir en Angleterre apprendre le métier de charpentier. De retour dans ses états, il y a formé une marine, a ouvert des écoles de navigation dans tous ses ports maritimes en y attirant par des faveurs les meilleurs professeurs de l'Europe. L'Histoire de la Russie depuis cet époque fait connaître quelle en a été la conséquence.

Je le répète, si l'on veut passer des loix telles que celle qui est maintenant sous notre considération, donnons au préalable à ce pays des institutions où nos jeunes compatriotes pourront s'instruire et devenir égaux aux étrangers qui visent à toutes les charges et à tous les profits.

Une école de navigation, l'équipement d'un vaisseau qui ferait un service Provincial et le professeur ne coûteraient qu'une bagatelle en comparaison des dépenses extravagantes que l'on fait tous les jours pour des objets moins utiles.

Ce service ne serait pas nouveau : nous avons déjà eu une goëlette canonnière, d'abord sous le commandement du Capt. Ruel, canadien, et ensuite sous celui du ci-devant maître de port à Québec John Lambly. C'est dommage qu'alors on ait point pensé à en faire une école de navigation ?

La goëlette de la Trinité à Québec pour le service des phares et des dépots de provisions, tout en fesant ce service pourrait être employée à l'usage pratique de cette science en les mettant sous les ordres du professeur conjointement avec le capitaine qui la commanderait, afin d'instruire les apprentifs pilotes et autres élèves ou navigateurs de toutes les classes dans l'art de la navigation ; ces élèves feraient la manœuvre gratuitement en étant nourris aux frais de l'état.

Je suggère ce plan à messieurs les ministres qui voudront bien le faire mettre à exécution conformément à ce qui se passe ailleurs, si toutefois cela rencontre l'approbation de cette chambre.

M. Smith dit que les observations qu'il venait d'entendre ne frappaient point aux principes essentiels du bill, mais ne se rapportaient qu'à quelques détails ; le premier point auquel on fesait des objections, était la permission que l'on donnait à la maison de la Trinité de prendre possession du Cul de Sac qui appartenait à la cité de Québec ; mais il devait faire remarquer qu'il y a une semblable disposition dans la loi existante, quoiqu'elle ne soit pas précisément dans les mêmes mots. Un autre point auquel on objectait est cette partie qui a rapport à la qualification des pilotes, mais pour cela il demandait de faire entendre des témoins devant un comité spécial, il ne connaissait pas trop lui-même la qualification nécessaire ; mais il devait faire remarquer aux membres de l'opposition, que même d'après la loi existante, aucun pilote ne pouvait être reçu sans avoir passé trois ans sur la mer ; que les pilotes chargés de diriger le commerce à traver une route difficile comme celle du St. Laurent, devaient être bien qualifiés, et que des naufrages avaient lieu bien souvent, parce que les pilotes ne connaissaient point la côte. Il ne voulait pas rejeter sur les pilotes la cause de tous les désastres qui étaient arrivés, mais il voulait faire voir la nécessité d'avoir des pilotes bien qualifiés. Il y avait aussi d'autres points auxquels on avait fait des objections, mais il croyait qu'il était mieux d'attendre pour les discuter que le bill fut soumis au comité général.

M. Lafontaine, dit qu'il n'avait aucune objection au principe de ce bill, si l'on entendait par principe la nécessité de législater sur la navigation. Mais comment pouvait-on qualifier un projet de loi, si sur 60 de ses clauses 59 sont mauvaises ? Il savait que ce n'était pas un bill ministériel, l'hon. procureur général qui le présentait à la chambre n'en était pas l'auteur, c'était probablement l'œuvre de quelque individu ou d'une corporation qui avait sollicité l'administration de donner bon gré mal gré cette mesure au pays. Il y a malheureusement trop de ces petites corporations qui conduisent pour ainsi dire, le pays à leurs caprices : *imperium in imperio* : ces administrations cachées ont fait peut-être autant de tort au pays que les administrations publiques. Le bill qu'on nous présente est l'œuvre de quelque membre du bureau du commerce, et l'hon. procureur général ne l'avait même lu avant qu'il fût imprimé, puisqu'il nous a dit lui-même qu'il aurait des amendemens à y faire ; cette mesure comme la plûpart de celles que l'administration présente pour le Bas-Canada n'a pas été préparée par les ministres ; c'est un enfant adoptif, il faut rendre cette justice aux membres de l'administration.

Quand on veut législater sur un sujet, il faut considérer les lois existantes, et celles qu'on veut leur substituer, si celles-ci ne valent pas les premières alors que veut-on faire en présentant un bill ? Est-ce simplement pour avoir le plaisir de voir un projet de loi imprimé, et pour employer le temps de la chambre a le discuter ?

On a beaucoup parlé des naufrages arrivés dans le bas du fleuve, et ailleurs, et comme si ces naufrages étaient dûs à l'ignorance des pilotes, on met une clause dans le bill qui empêche d'être pilote tous ceux qui ne sauront pas parler et écrire la langue anglaise. Mais ces naufrages, on l'a déjà dit, ces naufrages ne sont causés que par la cupidité des marchands, par le désir de s'enrichir, qui les porte à s'exposer sur les eaux à une époque trop avancée, c'est la seule cause de tous les désastres dont on a voulu parler ; y a-t-il des naufrages entre l'automne et le printemps ? Quelquefois ils sont causés par la fureur des élémens, par les vents et les tempêtes, alors, les pilotes les plus expérimentés n'y peuvent rien.

Il (M. LaF.) avait été six jours arrêté sur les côtes de Liverpool par une tempête extraordinaire; les pilotes du vaisseau qui passaient avec raison pour les plus habiles du monde entier, les avaient avertis qu'ils devaient aller au fond de la mer, il avait fait ses adieux à son pays. Après six jours, le calme avait succédé à la tempête. Deux ans après deux vaisseaux périrent au même endroit ; cependant les pilotes parlaient et écrivaient parfaitement bien l'anglais. Pourquoi donc spécifier dans une clause d'un bill que ceux qui ne sauront que le français, quelque soit leur intelligence, et leur habilité, ne pourront être reçus pilotes ? Le canadien qui a sauvé Guy Carleton, et par une conséquence nécessaire, la province entière, savait-il un mot de la langue anglaise, et le pilote qui commandait la flotte de Phipps n'a-t-il pas péri avec tout son monde, malgré qu'il possédât parfaitement la langue anglaise. Quand il s'agit de défendre la province, prétexte-t-on que les canadiens ne savent pas l'anglais pour les empêcher d'aller au combats ? et ceux qui sont péris à Lacolle, à Chateauguay, après avoir repoussé l'ennemi, l'auraient-ils mieux fait s'ils eussent connu l'anglais ? Il n'y a rien d'aussi absurde que de mettre une disposition de cette nature dans un projet de loi. Nos pilotes canadiens savent tous la langue anglaise, parce qu'ils servent sous des maîtres anglais, mais qu'on ne les y oblige pas par une loi, ce serait une injustice, une moquerie.

Une autre injustice de ce projet de loi, c'est qu'on exige un cautionnement des pilotes. Quel est l'individu qui ira cautionner pour un pilote ? Si cette disposition est sanctionnée par la législature, la conséquence en sera qu'il n'y aura plus de pilotes. Il espérait donc que l'administration ne tiendrait à cette clause non plus qu'aux autres dont elle reconnaissait les défectuosités. Il semblait qu'un mauvais génie présidait aux destinées de ce pays, ceux de qui la patrie devait le plus attendre l'avaient abandonnée, mais tant qu'il serait dans la vie publique, il ferait ses efforts pour défendre ses compatriotes contre l'oppression, pour les tenir unis, et leur faire rendre justice.

M. Smith dit que tous les argumens que l'on avait donnés contre le bill n'avaient nullement ébranlé ses convictions, on en avait appelé aux préjugés, on avait crié que l'on voulait proscrire la langue française ; mais la cause qui proscrit cette langue, est une des dispositions de l'ancienne loi existante. Puisqu'on n'avait aucune objection a faire aux principes du bill et que l'on s'opposait simplement a quelques détails, il ne voyait pas pourquoi il ne serait pas lu une seconde fois. Si ce bill ne pouvait passer, ce n'était pas le gouvernement qui en souffrirait, mais le commerce de la colonie, et l'opposition en assumerait la responsabilité.

M. Chabot fit motion en amendement, secondé par M. Taché, que le bill fût lu pour la seconde fois dans six mois.

M. Boulton espérait que l'amendemet ne serait pas remporté. Il désirait que le bill fut renvoyé à un comité spécial, pour être modifié et amendé.

Le Dr. Nelson ne croyait pas qu'il y eut plus de naufrages actuellement qu'il y a trente ou quarante ans ; au contraire les pilotes paraissaient beaucoup plus expérimentés, plus intelligens, et plus actifs, qu'ils ne l'étaient autrefois. Quant aux pilotes canadiens que l'on semblait vouloir proscrire par le nouveau bill, il devait rappeler à l'honorable membre pour les Trois-Rivières qui connaissait si bien l'histoire de son pays, que c'était un pilote canadien-français qui transporta, en 1775, pendant la guerre américaine, sir Guy Carleton à Québec, avant la capitulation de cette ville, et sauva ainsi la province. L'honorable secrétaire provincial sourit avec dérision, comme si cet héroïsme lui semblait impossible.

M. Daly dit qu'il n'avait pas fait attention à ce qu'avait dit l'honorable membre pour Richelieu.

M. Nelson. C'est la coutume de l'honorable secrétaire de fermer l'oreille à tout ce qui se dit dans cette chambre. Mais pour revenir à ce pilote, canadien-français, je demande s'il serait juste d'empêcher ses descendans d'embrasser l'état de ce brave dont le bras a conservé cette province à l'Angleterre, parce que ses descendans ne sauraient pas écrire l'anglais ?

La motion de M. Chabot pour renvoyer la seconde lecture de ce bill à six mois, ayant été mise aux voix fut perdue par une majorité de 35 contre 20.

M. McDonell, de Dundas, dit qu'il avait une observation à faire qui paraîtrait peut-être étrange à certaines personnes, c'est sur ce que l'honorable procureur-général du Bas-Canada avait dit, que ce bill n'étant pas une mesure du gouvernement, chacun était libre de voter suivant ses convictions ; il croyait lui (M. McD.) qu'il avait droit de voter ainsi dans toutes les occasions, et non selon les caprices de l'honorable procureur-général.

M. Smith expliqua qu'il avait simplement dit que cette mesure n'étant pas une mesure ministérielle, les membres de la droite pourraient voter suivant leur conscience, comme ils avaient toujours fait.

M. McDonell dit qu'il avait parfaitement bien compris l'honorable procureur-général. Quant à ce qu'avait dit l'honorabls membre pour Terrebonne, il était d'accord avec lui que la plupart des naufrages n'étaient pas dûs à l'ignorance des pilotes, mais à l'imprudence, à la cupidité des marchands. Il dit que comme il voyait la mesure rejeté par les membres du Bas-Canada, et que tous s'étaient levés l'un après l'autre pour protester contre le bill, il voterait pour l'amendement, vu qu'il ne désirait pas leur faire adopter de force une mesure qui les regardait particulièrement.

Le bill fut alors lu une seconde fois et référé à un comité de sept, composé de MM. Smith, Chabot, Aylwin, Moffatt, Petrie, Williams et Laterrière.

Le docteur Laterrière fit motion, secondé par M. Chabot.

Qu'il soit une instruction au comité de s'enquérir s'il ne serait point expédient d'établir une école de navigation à Québec, où l'on enseignerait gratuitement dans les deux langues française et anglaise, aux apprentis pilotes et aux navigateurs de toutes les classes qui se présenteraient, les mathématiques et l'usage des instrumens nautiques ; avec livres, cartes et tous les moyens nécessaires pour l'intelligence, la démonstration et la pratique de cette science.

Aussi si le vaisseau dont fait usage la maison de la trinité à Québec pour le service des phares et dépôts de provisions sur différents points du fleuve Saint-Laurent, ne pourrait pas, tout en fesant le service, être mis à la disposition du professeur de cette école pour l'usage pratique et démonstratif de cette science, conjointement avec le capitaine qui commanderait le dit vaisseau, afin d'instruire les apprentis pilotes et autres élèves ou navigateurs de toutes les classes dans l'art de la navigation.

Si les élèves fesant la manœuvre de ce vaisseau gratuitement, ne devraient point être nourris et entretenus par la province ou la trinité pendant ce service ? du coût approximatif de cette institution, tant pour le salaire du professeur, chambre de démonstration, livres, cartes, instrumens et vaisseau provincial, et faire rapport.

Vendredi soir, 24 avril.

La chambre se forma en comité pour considérer le bill de milice, M. Draper fit lire la première clause par le greffier, et fit motion qu'elle fut adoptée.

M. Merritt dit qu'il pensait que quelques parties de ce bill avaient besoin d'amendemens ; il priait la chambre de considérer le système qui était en opération durant la dernière guerre, sous la vieille loi de 1803. D'après ce système, il y avait dans chaque régiment des compagnies de flanc qui pouvaient être rappelées et renvoyées à volonté. Ceci mettait les capitaines en état de choisir les jeunes gens actifs, et de renvoyer les vieux dans leurs familles. Le bill maintenant devant la chambre était fondé sur un principe entièrement différent, et il craignait qu'il ne servit à rien pour les districts ruraux. Il était bien connu qu'il n'y avait jamais eu une milice plus active que celle du Canada en 1812. Douze heures après que la guerre eut été proclamée, tous étaient sur la frontière, et 24 heures après ils étaient formés en bataillons, (écoutez, écoutez). Mais il craignait que l'arrangement que l'on voulait faire de la milice active et passive, ne produisit point des résultats aussi satisfesans.

M. Taché.—M. le président. L'heure avancée de la nuit à laquelle le bill qui est actuellement devant nous a été lû pour la seconde fois, ainsi que le principe du bill, si peu susceptible de discussion, a été cause que personne n'a encore élevé la voix jusqu'ici sur son contenu. Une organisation de la milice, pour ce qui regarde le Bas-Canada au moins, est non-seulement nécessaire sous le rapport de la défense nationale ; mais est encore indispensable pour l'exécution d'un nombre de statuts dont l'opération est confiée aux soins des officiers de la milice. Je sais qu'un grand nombre de mes compatriotes a toujours été opposé à une loi, que l'on croit devoir créer un immense patronage à l'exécutif, ce qui est vrai ; mais d'un autre côté n'est-il pas également vrai que la milice canadienne s'est en tout temps distinguée par l'indépendance de ses sentiments et de ses opinions ? Le corps des officiers de la milice a constamment montré que s'il savait obéir à ses chefs, et remplir ponctuellement ses devoirs militaires, il n'en était pas moins disposé à revendiquer noblement ses droits de citoyen dans toutes les occasions.

Mais si une bonne organisation de la milice est si nécessaire pourquoi le gouvernement a-t-il, depuis nos malheureux troubles de 1837 et 38, laissé tomber cette arme de la défense nationale ? Si le gouvernement a cru voir un symptôme de désaffection générale chez nos compatriotes dans l'acte de quelques centaines d'hommes qui ont pris les armes, poussés au désespoir par des administrations flétries et condamnées par les premiers hommes d'Angleterre, le gouvernement s'est trompé : quatre-vingt dix à cent mille hommes composant la milice canadienne étaient là et n'ont pas bougé ; il ont continué à souffrir, à attendre, à espérer. Si la masse eût été entièrement désaffectionnée, comme nos ennemis se sont plu charitablement à le publier, il s'en fût suivi des conséquences incalculables. Il serait à désirer que le gouvernement voulût enfin, tout de bon, ouvrir les yeux et nous rendre justice ; et oubliant, et notre origine et l'impatience de quelques uns des nôtres, ne plus se ressouvenir que des services réels que nous lui avons rendus ; ne plus se ressouvenir que de ces jours de gloire où nous avons combattu pour le maintien de ses possessions sur ce continent ; que de ce jour mémorable ou trois ou quatre cents hommes, tous canadies-français, depuis le commandant au dernier trompette se couvrirent d'une gloire immortelle en repoussant les efforts d'une colonne de plus de huit mille combattants, préservant par là le sol de la patrie de la souillure de la trace des pas de l'étranger. Ce que nos pères ont fait, ce que nous avons fait nous-mêmes pour la défense de cette colonie, nos enfants seraient encore prêts à le faire si l'on voulait rendre justice au pays. Notre loyauté à nous n'est pas une loyauté de spéculation, de louis, chelins et deniers, nous ne l'avons pas constamment sur les lèvres, nous n'en faisons pas un traffic. Nous sommes dans nos habitudes, par nos lois, par notre religion, comme l'a très bien remarqué mon honorable ami pour la cité de Québec, monarchistes et conservateurs.

Tout ce que nous demandons c'est que justice nous soit faite ; et si un ennemi se présente vous verrez nos légers et joyeux bataillons, voler à sa rencontre comme à un jour de fête et présenter hardiment leur poitrines au fer de l'assaillant. Mais diront nos détracteurs, vous êtes des mécontents ; un membre qui n'est pas à sa place nous disait il y a quelques jours ; vous êtes intraitables ; vous êtes des rébelles nous dirons les *ultra* ; nous possèdons seuls la loyauté par excellence ! Mille et mille pardons messieurs, traitez-nous comme les enfants d'une même mère et non comme des bâtards ; un peu plus de justice égale, non dans les mots, mais dans les actes ; et je réponds que si jamais ce pays cesse d'être britannique, le dernier coup de canon tiré pour le maintien de la puissance anglaise en Amérique le sera par un bras Canadien. Mais si tout le monde convient que la milice est nécessaire, je dois dire que pour rendre cette arme efficace et telle qu'elle doit être, un boulevard impénétrable contre l'agression étrangère, il est nécessaire de faire quelque chose pour le peuple, pour ce peuple qui souffre depuis si longtemps. Il faut que l'administration quelle qu'elle soit, agisse de manière à ce que l'on ne voye plus dans cette immense province du Canada, qu'une grande famille connue sous le nom de sujets britanniques, ayant dans chacun de ses membres, quelque soit son origine et sa croyance, les mêmes droits aux faveurs et à la protection du gouvernement.

Maintenant, M. le président, je prendrai la liberté d'examiner quelques uns des principaux traits du bill qui est actuellement devant vous. Ce bill n'est pas la propriété exclusive de son honorable moteur, ni n'intéresse pas exclusivement les honomembres de l'autre côté de la chambre, non plus que la partie du penple qui les a députés. Ce bill est notre propriété et nous intéresse tout autant qu'eux tous ; et plus peut-être, nous qui sommes envoyés par la majorité du peuple de cette province ; car lorsque le roulement du tambour aura fait l'appel aux armes, il n'y aura plus de côté droit ni de côté gauche, tous devront se lever à cet appel. L'objet donc est d'avoir un bon bill, le meilleur bill qu'il soit possible de faire ; mais je crains fort que celui qui est actuellement devant vous, Mr. le Président, ne puisse s'exécuter dans toutes ses parties ; dans le cas même où il serait exécutable, je ne suis pas certain que l'on puisse obtenir l'objet que l'on a en vue. Je dirai d'abord que quatre jours d'exercice d'*escouade*, même avec des officiers instruits, me paraissent insuffisants pour préparer les divisions aux grandes manœuvres ; et pourquoi ces deux jours d'exercices de bataillons, si ce n'est pour cette fin ? Quoi ! quatre jours d'escouade pour préparer les compagnies à se placer en ligne, à se former en ligne, à se former en colonne, en masse, à se déployer en grandes divisions, à se former en échelons, à marcher en bataille, a changer de front, etc.

Mais la chose est absurde, et bien plus absurde encore si l'on considère que pas un homme sur mille n'est capable de faire prendre au milicien la simple attitude militaire ; ces exercices ne feraient que vexer le peuple sans aucun résultat. On exige aussi, ce me semble, beaucoup plus des officiers qu'il n'est raisonnable ; on veut la formation d'un bureau régimental composé du Colonel, de l'Adjutant et de tels autres officiers qu'il plaira au Colonel d'appointer. Ce bureau doit colporter son autorité dans chaque compagnie, faire comparaître les miliciens, ajouter ou retrancher tels noms qu'il trouvera convenable ; faire le tirage au sort. En sorte que deux jours dans chaque localité seront le moins qu'il soit possible d'accorder ; et supposons dix compagnies par bataillon, nous aurons vingt jours de service, les frais de transport et les dépenses indispensables, sans aucune espèce d'indemnité. Les habitans du Bas-Canada sont incapables de supporter ces dépenses ; mais il peut néanmoins en être autrement pour les habitants du Haut-Canada, surtout si j'en juge par les millions qui ont été dépensés dans cette partie de la province ou un assez grand nombre de spéculateurs, de contracteurs et de *jobbers* ont dû passablement se garnir le gousset. On statue aussi dans ce bill que les officiers devront se pourvoir d'uniformes et d'épées, sous peine de se voir destitués, mais c'est trop exiger assurément. Je sais qu'un grand nombre de jeunes gens aimeraient beaucoup les uniformes ; mais ils n'ont pas les moyens de faire ces dépenses. Une autre considération beaucoup plus sérieuse, est la classification des miliciens, laquelle est absolument défectueuse et insuffisante. Par le bill on ne fait aucune différence entre les hommes mariés et non mariés, en sorte que si le père de famille est appelé sous le drapeau, il faudra la demi-ration à la femme et quart de ration aux enfants, ou bien laisser ces êtres infortunés périr sans secours, éloignés de leur soutien et de leur protecteur. Ce bill ne pourvoit pas non plus aux pensions qu'il faudrait faire aux blessés, aux veuves et aux orphelins, ce qui est un grand manque. La quote-part exigée pour le service (la moitié de la classe de la milice active) me parait hors de raison ; et le terme de service, cinq années, entièrement trop long ; dix-huit mois, ou deux ans, en temps de guerre, me semblent le plus qu'il soit possible d'exiger des hommes les mieux disposés.

Maintenant je demanderai à l'Hon. Procureur-Général s'il est déterminé à avoir, " *The bill, the whole bill and nothing but the bill*," ce qui me paraît impraticable. Il me semble qu'un *bill* de cette nature devrait être laissé à un comité spécial où il pourrait recevoir les nombreux amendements indispensables pour en faire un bon *bill* et un *bill* populaire.

M. LaFontaine et M. Papineau appuyèrent ce que venait de dire M. Taché.

M. Robinson, et M. McDonald de Stormont étaient en faveur de l'organisation de compagnies de flanc, et pensaient que 5 ans de service étaient trop longs et que la moitié de ce tems serait suffisant. M. Robinson était flatté de la manière dont cette mesure avait été reçue par le côté de l'opposition.

M. Draper dit qu'en conformité aux intentions de la chambre, il fesait motion que le bill fût référé à un comité spécial, composé de M. Draper, Smith, (proc. gén.) LaFontaine, Taché, Seymour, LaTerrière et Riddell.

Nouvelles Etrangères.

Nous lisons dans l'*Advertiser* :

" On dit que le gouvernement anglais est dans l'intention d'envoyer le plutôt possible 3,000 hommes dans l'Inde, et cela par une route qui surprendra un grand nombre de nos lecteurs. C'est par l'Égypte que ces troupes se rendront dans nos possessions de l'Inde. Le pacha d'Égypte a accordé au gouvernement anglais la permission de faire traverser l'isthme par ce corps de 3,000 hommes, à la seule condition que la moitié seulement aurait des armes.

—Le *Standard* publie la note suivante dont l'inconvenance n'a pas besoin d'être signalée :

" Un fait curieux, c'est que le président des États-Unis, le belliqueux Polk, a été en 1812 prisonnier de guerre en Angleterre. M. Polk occupait alors un poste subalterne dans l'armée des États-Unis. Il fut pris sur la glace près le Détroit, par une compagnie du 41e d'infanterie, sous les ordres du capt. Bullock. La même année, le général Cass, le belliqueux orateur militaire du congrès américain, tomba également entre les mains des anglais.

—On lit dans l'*Emancipation* de Toulouse du 23 :

" M. le général Rhulière est arrivé hier soir par le courrier. Pour le renvoyer précipitamment à son poste, il fallait qu'on se fût exagéré là-bas les événements de ces jours-ci ; Toulouse est toujours la ville suspecte. Ayant fait un voyage inutile, le général en sera quitte pour dire qu'il vient faire honneur à Ibrahim Pacha, qui va bientôt passer dans nos murs."

Nous avons assisté hier à la revue des troupes de la garnison. D'autres vanteront assez leur belle tenue, nous nous bornerons à la constater, mais nous avons été frappés surtout de la physionomie de nos soldats.

Après une parade, un officier du czar dit à son maître : " Quand vous le voudrez avec vos armées, il n'y aura plus d'idées françaises en Europe." Si cette officier avait vu nos étapes