

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

LE MADAWASKA

—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 \$1.50 Etranger \$2.00

Rédigé en collaboration

CETTE SITUATION DEVIENT INTOLERABLE

Des touristes ont dû payer \$15.00 pour se faire tirer des bourbiers sur la route de St-Jacques et Rivière-Verte. — Un voyageur envoie sa machine par le train jusqu'à Halifax. — Au 1er juin l'ingénieur-en-chef des chemins ignorait les conditions des routes du Madawaska. — Protestons tous ensemble.

Que faut-il penser du dernier bulletin émis par le Service de la Voirie au sujet de l'état des chemins de la province? Les ingénieurs annonçaient à la fin de la semaine dernière que les routes de la province étaient en bonnes conditions. Il est facile de faire semblables déclarations du fond d'un bureau, mais une telle assertion est pour le moins osée, si on considère seulement l'état des chemins du comté de Madawaska.

La route d'Edmundston fait partie de la route carrossable transcontinentale, reliant le Nouveau-Brunswick à la province de Québec. Un grand nombre de touristes américains passent ici pour se rendre dans Québec; plusieurs des provinces du centre et de l'ouest l'utilisent pour venir visiter notre province. C'est dire que cette route est très importante. Si elle est bonne les étrangers reçoivent une bonne impression de notre province en entrant chez nous; si elle est mauvaise, c'est le contraire. Les touristes maugréent, jurent de ne plus jamais revenir ici et, ce qui est encore pire, avertissent leurs amis d'éviter les mauvais chemins du Nouveau-Brunswick.

C'est donc dire que pour quelques milles de mauvais chemins au Madawaska, la province du Nouveau-Brunswick se crée une bien mauvaise réputation à l'étranger. La punition que l'on inflige aux citoyens de notre comté est soufferte par toute la population de la province, par tous les automobilistes qui ont affaire dans notre comté, par les étrangers qui sont attirés ici par la réclame que fait la province pour ses beautés naturelles et ses attraits aux touristes.

Nous ne pouvons pas comprendre comment il se fait que les autorités du service de la voirie n'aient pas été mis au courant des conditions des routes du comté avant aujourd'hui. C'est pourtant un fait puisque l'ingénieur-en-chef de la province, nous affirme-t-on, a déclaré samedi dernier au cours d'une conversation téléphonique avec un citoyen éminent de cette ville qu'il n'avait pas encore été mis au courant de la mauvaise condition de nos routes.

Dimanche soir, un citoyen de St-Jean à qui il en a coûté une quinzaine de piastres pour traverser la plaine de Rivière-Verte, après que le Bureau d'information provincial lui avait recommandé les chemins, a communiqué avec le premier ministre Baxter. Plusieurs autres voyageurs de commerce et touristes ont porté plainte au département des Travaux publics depuis quelques jours. Souhaitons que ces démarches ne soient pas inutiles.

On conçoit que la nature est un peu responsable des dégâts causés à nos chemins, ce printemps. Mais ces dégâts ont été d'autant plus considérables que nos chemins étaient en très mauvais ordre. Qu'ils manquaient de fond, de surface et d'égouttement, et qu'enfin on a pris plus d'un mois à vouloir les arranger.

Ce qui est révoltant et un outrage aux touristes, c'est la façon dont on les exploite lorsqu'ils ont la malchance de rester pris dans les bourbiers de St-Jacques et Rivière-Verte. A la fin de la semaine dernière, il en a coûté de dix à quinze piastres à des automobilistes pour faire tirer de leur mauvaise position. Un touriste en route pour Halifax a été tellement dégoûté de son arrivée au Nouveau-Brunswick qu'il a expédié son auto par fret à Halifax et a continué son voyage en chemin de fer.

La plus élémentaire des choses que le gouvernement devrait faire, pour éviter l'exploitation des touristes, serait d'avoir à ses frais les chevaux nécessaires pour leur aider. Ils constateraient qu'il y a au moins de la bonne volonté quelque part et ils auraient une meilleure opinion de notre province que celle qu'ils rapportent maintenant. On nous assure que des individus se sont fait vingt-cinq, trente-cinq et quarante piastres par jour à retirer les automobiles des bourbiers de la route. Nous avons vu nous-mêmes des chemins privés en bonnes conditions bien barricadés, pour empêcher l'automobiliste d'y passer et l'obliger à se jeter dans de très mauvais chemins. Dans la majorité des cas, il fallait se faire tirer l'individu peu charitable empochant l'argent.

Peut-on tolérer des conditions de choses aussi révoltantes? Que font donc les ingénieurs de district du service de la voirie? Où sont les inspecteurs des chemins? La patrouille existe-elle encore qu'on ne la voit pas à l'œuvre?

N'y a-t-il donc pas dans le comté des gens assez influents pour amener ici le ministre des Travaux Publics et lui montrer la conditions de nos routes? La Chambre de Commerce, le Conseil de Ville d'Edmundston, le Conseil Municipal sont des organisations toutes désignées pour protester contre cet état de chose. Le commerce est gravement affecté par les mauvaises routes. Plusieurs citoyens en souffrent dans leur commerce privé. On ne peut se figurer tous les revenus que l'on perd parce que nos chemins sont mauvais.

Une copie de ce journal sera adressée à l'honorable Premier Ministre et au ministre des Travaux Publics. Les automobilistes qui ont à souffrir des mauvais chemins devraient faire des plaintes auprès du gouvernement. Lorsqu'elles auront couvertes la table de l'hon. M. Baxter et de son ministre des Travaux Publics, peut-être apportera-on un peu d'attention aux faits que nous venons de mentionner.

Gaspard BOUCHER.

G. N. TRICOCHE

VARIETES

LE PARDON DES TERRE-VEUVÉS

Le joli nom de "Pardon", on le sait, est réservé en général aux fêtes locales bretonnes; il correspond à ce que, dans d'autres régions, l'on appelle "Assemblées", "Vogues", etc, mais avec cette différence que le Pardon a toujours quelque chose de religieux. Il évoque d'ordinaire l'idée de cortèges, en costume du lieu, se dirigeant vers quelque chapelle, souvent située au haut d'une colline, et à laquelle on a accès par des sentiers serpentant parmi les pins. Parfois la fête a lieu juste au bord de la mer, autour d'une église perchée sur la falaise, comme pour lancer un dernier adieu aux navires quittant le port, ou leur crier la bienvenue au retour. Un des Pardons les plus saisissants est celui qui marque le départ des Terre-Neuvas pour les Grands Bancs où se pêche la morue. Celui de cette année s'est célébré le 24 février à St-Malo. Pour cette occasion, la vieille cité se pavait, en dépit du mauvais temps traditionnel, insensibles à la bise et à la bruine, des forains installent, près des ramparts, des manèges de chevaux de bois, des tirs, des "roues de fortune". D'autres vendent des friandises, mais aussi des objets de piété, surtout des scapulaires. Une imposante procession sort de cette cathédrale qu'on a si bien défini: "Une église de marins faite pour résister au vent du large, à la tempête et pour contenir la foule désespérée, les soirs tragiques où les bateaux ne rentrent pas". Généralement Son Eminence le Cardinal Archevêque de Rennes, venu pour la circonstance, va lui-même bénir chaque navire de la flotte en partance. C'est un moment touchant, poignant même pour ces courageuses et patientes petites Bretonnes pour lesquelles semblent avoir été créée le dicton "Femme de marin, femme de chagrin".

George Nodder Tricoche.

SUR UN VOTE DU DEPUTE DE RESTIGOUCHE-MADAWASKA

LA QUESTION DU DIVORCE

N. D. L. R. — Nos lecteurs pourront lire plus bas une lettre que nous a fait tenir M. Stanislas Blanchard, notre député à Ottawa. C'est une explication sur son vote en rapport avec un projet de loi présenté en Chambre cette date nous avons cru marquer notre étonnement sur la manière dont M. Blanchard, avait voté, approuvant ce projet de loi alors que tous les autres députés de langue française et conséquemment catholiques s'y étaient opposés, nous appuyant sur une théorie émise par un révérend Père Jésuite dans un article au cours duquel il déclarait qu'un catholique ne pouvait voter en faveur de ce projet parce que c'était vouloir reconnaître la dissolubilité du mariage là où cette reconnaissance n'existe pas maintenant.

Cet article du Père Jésuite avait été écrit surtout pour combattre certains principes du député de Labelle; celui-ci fait actuellement la réplique au Père Jésuite et il en est rendu à son vingt-troisième article pour prouver sa thèse. M. Blanchard appuie sa conduite sur des déclarations de M. Bourassa qui a pourtant lui-même voté contre le projet. Nous laissons à nos lecteurs le soin d'apprécier les arguments du député de Madawaska-Restigouche. Voici cette lettre:

Monsieur le rédacteur:—

Auriez-vous l'obligeance de publier les quelques remarques suivantes en réponse aux commentaires parus dans votre journal, il y a quelques semaines, touchant mon attitude sur un projet de loi du député de Winnipeg-Centre-Nord, M. Woodsworth, lequel visait à l'établissement d'une coup de divorce dans la province d'Ontario. Pourrais-je faire remarquer tout d'abord que lorsque j'ai inscrit mon vote en faveur de ce projet de loi, je savais parfaitement de quoi il s'agissait, et que si quelqu'un a pu se laisser induire, ce sont ceux qui ont voulu interpréter mon vote comme une attitude favorable au principe du divorce.

Vous auriez sans doute constaté que cette question du divorce a été discutée à maintes reprises au cours de la présente session; que nombre de députés se sont opposés vigoureusement à la procédure selon laquelle on adopte aujourd'hui, tant au Sénat qu'aux Communes, les bills émanant des provinces de Québec et d'Ontario — en grande majorité d'Ontario — pour l'obtention de divorces; que le gouvernement a même déclaré qu'il devait étudier sérieusement la situation en vue de remédier à la prochaine session si possible.

En enregistrant mon vote en faveur du projet de loi de M. Woodsworth, j'ai eu moins le souci des technicalités constitutionnelles que celui du bon sens et de la morale. Ayant été à même de comparer le système en vigueur au Nouveau-Brunswick (où les demandes de divorce sont prises en considération par une cour de divorce où l'on s'abstient d'établir aux yeux du public les détails scabreux qui ressortent des témoignages à l'appui de telles demandes) et celui qui est en vigueur à Ottawa, je me suis prononcé, en cette occurrence, contre les abus qu'entraîne la procédure actuelle et en faveur de donner à la province d'Ontario le pouvoir absolu de traiter de tout ce qui se rapporte aux demandes de divorce émanant de cette province. Votre journal a signalé que je fus le seul député de langue fran-

çaise à enregistrer mon vote en faveur du projet de loi en question. C'est vrai, et je n'en rougis pas. Je suis même convaincu, à la lumière des opinions énoncées en Chambre depuis le vote que vous me reprochez, que n'eût été ce que l'on a appelé le principe de la Constitution, en contravention duquel était apparemment rédigé le projet de loi de M. Woodsworth, la députation canadienne-française aurait été unanime à réserver à la province d'Ontario la juridiction exclusive en matière de divorces relevant de cette province.

A l'appui de ce que je viens de dire, je ne saurais mieux faire, me semble-t-il, que de citer brièvement M. Henri Bourassa, député de Labelle, qui, en plusieurs occurrences, a exprimé ses vues personnelles sur le divorce, et dont les opinions n'ont pas été contestées, à ma connaissance, par les autres députés de langue française. Tout en ayant voté contre le projet de M. Woodsworth — et on verra pourquoi dans les extraits suivants de ses discours — M. Bourassa s'est exprimé ainsi:

"Pour remédier au mal signalé par mon honorable ami de 'Winnipeg - Centre - Nord', (M. Woodsworth) je crois que nous devrions abroger entièrement cet 'alinéa de l'article 91 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord' concernant le mariage et le divorce et accorder aux provinces le pouvoir absolu de traiter de tout ce qui se rapporte au mariage". (Débats de la Chambre des Communes, traduction officielle, page 397.)

Et plus loin: "Je ne m'attaque pas au principe de ce projet de loi; je m'oppose plutôt au principe de la Constitution dont il proviendrait, 's'il est adopté, tout comme ont été établis les cours de divorce dans deux des provinces maritimes et quatre des provinces de l'Ouest.' (Débats des Communes, 1929, p. 397.)

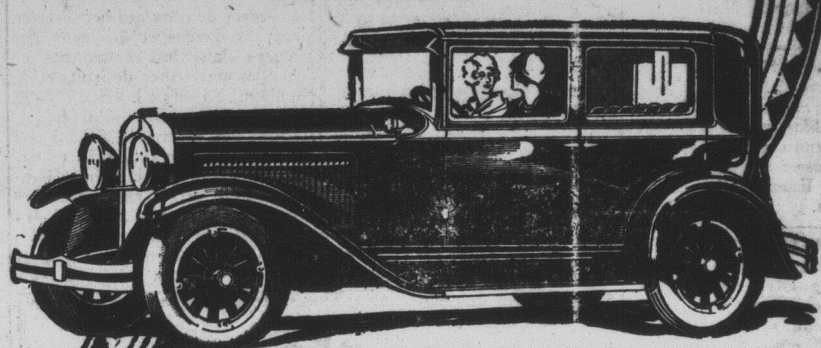
Et encore: "Je ne voterai pas en faveur de la 2e lecture de ce projet de loi si on n'adopte pas les modifications suivantes: Suite à la page 7

Whippet

Quatre et Six Cylindres

Autos d'une Beauté Frappante

Plus Gros! Plus Puissants! Moins Chers!



Avec leurs carrosseries plus longues, leurs radiateurs et capots plus élevés, leurs lignes basses et élancées, leurs garde-boues en couronne d'une seule pièce, leurs riches et harmonieuses couleurs, les nouveaux Whippet étalent un nouveau prototype de style pour Quatre et Six légers.

Le nouveau Whippet Six est le six cylindres le moins dispendieux au monde offrant les avantages d'un vilebrequin de sept paliers, du graissage par pression complète, du "Contrôle à Portée des Doigts", d'un très long empattement, d'une chaîne de réglage silencieuse, de pistons invarrutés et de gros pneus ballons.

Et le nouveau Whippet Quatre est le seul quatre cylindres combinant les caractéristiques du graissage par pression complète, du "Contrôle à Portée des Doigts", d'une chaîne de réglage silencieuse, de pistons invarrutés et de gros pneus ballons. La démonstration pratique sur route révèle une grande vitesse, une accélération plus vive, une puissance plus grande, en même temps qu'un confort de roulement et autres qualités jamais offerts jusqu'ici par des voitures aussi peu dispendieuses.

WHIPPET QUATRE — Touring, \$705; Roadster, \$770; Routière (avec strapontin), \$815; Coach, \$850; Coupé, \$855; Coupé (avec strapontin), \$895; Sedan \$925.

WHIPPET SIX — Touring, \$915; Coach, \$1000; Coupé (avec strapontin), \$1105; Sedan, \$1145; Routière-Sport de Luxe, \$1280. Prix livrés à Montréal.

Maintenant . . .

un assortiment complet d'Autos de Commerce Whippet et de Camions Whippet-Knight dont les prix varient de \$775 à \$3825, livrés à Montréal.

FOURNIER'S GARAGE

TELEPHONE 80-94. RUE CANADA, EDMUNDSTON, N.-B.

Meilleures Routes et Licences Moins Chères lorsque la Taxe Sur la Gazoline Augmente

LA TAXE sur la gazoline au Nouveau-Brunswick a été augmentée cette année à 5 sous par gallon — le même taux que dans les provinces avoisinantes. Les automobilistes se réjouiront de cette augmentation en songeant qu'elle a permis une réduction substantielle sur le coup des licences.

Le Plan Le Plus Equitable

La taxe sur la Gazoline est partout reconnue comme le plan le plus équitable pour financer la construction et l'entretien des routes. Cette taxe fournit l'intérêt sur les emprunts faits pour payer la construction des routes, et ainsi en fait porter le fardeau à ceux qui en jouissent le plus directement. Tout automobiliste consciencieux réalise que les bonnes routes lui font économiser plus sur l'entretien de son char que la taxe qu'il paie sur la gazoline. Toutes les provinces canadiennes ont une taxe sur la gazoline que l'on admet être la taxe la plus juste de toutes les taxes que les gouvernements imposent.

Remboursement de la Taxe sur Gazoline

En 1929 l'Acte de la Taxe sur la Gazoline a été amendé de la façon suivante:

"La taxe sera remboursée à tout acheteur de gazoline qui l'emploie pour tout autre usage que pour activer un véhicule moteur sur les routes publiques."

Rappelez-vous que ce que vous payez en taxes sur la gazoline aide à rendre les routes du Nouveau-Brunswick meilleures pour vous et tous ceux qui s'en servent.

NEW BRUNSWICK DEPARTMENT OF PUBLIC WORKS
THE HON. D. A. STEWART, MINISTER

