

terres du domaine public, et à acheter à leurs propres frais le droit de passage sur les propriétés privées.

Mais l'espérance que les colonies avaient d'obtenir l'aide du gouvernement impérial, soit sous forme de contribution partielle, ou sous celle de garantie d'emprunt, était trompeuse. En 1850, Sir George Hervey, lieutenant-gouverneur de la Nouvelle-Ecosse, demanda formellement au comte Grey la garantie du gouvernement anglais pour l'emprunt nécessaire à la construction de l'intercolonial; ce dernier répondit promptement que le gouvernement de Sa Majesté "n'était pas préparé à soumettre au parlement aucune mesure pour prélever les fonds nécessaires à la construction de ce chemin." C'était un rude coup porté aux espérances qu'on avait entretenues jusque là. On attribua généralement ce refus à un rapport envoyé au ministère des colonies par un ingénieur royal, le capitaine Harnass, alors en garnison à Halifax, et qui, pour une raison qu'on n'a jamais bien connue, était hostile au chemin de fer intercolonial.

III

Je passe sous silence la conférence qui eut lieu à Portland, afin de construire un chemin entre le Nouveau-Brunswick et l'Etat du Maine; la mission de M. Howe en Angleterre, et sa tentative infructueuse auprès du gouvernement anglais pour le faire revenir sur sa décision, et j'arrive à la conférence qui eut lieu à Toronto en 1851. Les délégués choisis par les provinces maritimes arrivèrent à Toronto le 15 juin; ils y rencontrèrent les membres du gouvernement canadien et furent reçus avec bienveillance par lord Elgin; les ministres canadiens leur assurèrent qu'ils étaient prêts à soumettre au parlement une mesure qui pourvoierait à la construction du chemin. Le lendemain, ils furent admis à la séance du Cabinet; on discuta les bases d'un arrangement, qui furent finalement adoptées et mises par écrit. D'après cet arrangement, le gouvernement du Canada s'engageait à prolonger la ligne de Québec à Montréal, puis de là jusqu'à Hamilton et à Windsor, vis-à-vis le Détroit; la ligne du Great Western était alors en construction. De son côté, le Nouveau-Brunswick demandait de l'aide pour construire le chemin de manière qu'il s'étendit au territoire de l'Etat du Maine. Le comte Grey refusa d'acquiescer à cette dernière partie de l'arrangement. Le Canada, en apprenant cette nouvelle, comprit immédiatement que le Nouveau-Brunswick allait abandonner la ligne de Québec, et il envoya trois délégués à Frédéricton, afin d'entamer, si cela était possible, de nouvelles négociations. La conférence se continua à Halifax et eut pour résultat l'entente que les trois provinces construiraient le chemin de Québec par la vallée de la rivière Saint-Jean. Ce nouvel arrangement étant plus favorable au Nouveau-Brunswick, il fut décidé qu'il supporterait les cinq-douzièmes des frais de construction; une nouvelle délégalion fut chargée d'aller en Angleterre pour s'assurer du concours du gouvernement anglais et en obtenir la garantie de l'emprunt nécessaire à la construction du chemin de fer intercolonial par la vallée du lac St. Jean.

C'est alors que commence le rôle de M. Hincks. A cette époque, de nouvelles combinaisons politiques avaient eu lieu en Canada, par suite de la résignation de sir L. H. Lafontaine; Phon. John Young était monté au pouvoir et M. Hincks y était resté.

M. Young se disait favorable au chemin de fer intercolonial, mais il regardait le chemin de Montréal à Hamilton comme d'une importance plus immédiate que l'autre, spécialement en vue de l'accès que nous devions avoir prochainement à l'Atlantique par le chemin de Portland.

C'est ainsi qu'il parlait à ses électeurs de Montréal en juin 1851. Comme on le voit, M. Young, en même temps qu'il annonçait d'avance la construction du Grand-Tronc, faisait aussi connaître sa politique partielle et injuste. En servant Montréal et le Haut-Canada, il pensait qu'après cela, il n'y avait plus rien à faire pour le pays.

M. Hincks acquiesça à cette nouvelle politique qui le mettait en contradiction avec lui-même, puisque, comme ministre du Canada, il avait donné son assentiment à l'arrangement conclu à Halifax, et avait été nommé délégué conjointement avec MM. Hicks et Chandler, des provinces maritimes. M. Hincks devança ses collègues en Angleterre; il obtint une audience de lord Derby, alors premier ministre, et le lendemain, il eut une entrevue avec MM. Jackson, Peto, Brassey et Betts, les grands entrepreneurs de chemins de fer, et même on prétend qu'il avait conclu avec eux, avant l'audience, des arrangements pour la construction du Grand-Tronc.

Quelques jours après son entrevue avec les entrepreneurs, dans les bras desquels il s'était jeté (je ne dirai pas pour quoi), il écrivit à sir John Packington, qui avait remplacé le comte Grey au ministère des colonies, une lettre plus que cavalière dans laquelle il manifestait une mauvaise humeur qui n'avait pas sa raison d'être, si ce n'est de vouloir rompre, par tous les moyens possibles, les négociations entamées, au profit d'un projet nouveau qu'il laisse deviner dans sa lettre.

La délégalion échoua naturellement, et le résultat de son voyage fut l'abandon du chemin de fer intercolonial au profit de celui du Grand-Tronc, dont la construction commença l'année suivante, et qui, bien qu'entrepris par une compagnie anglaise, a coûté plus de vingt millions de piastres au Canada.

Le chemin intercolonial étant abandonné, les provinces maritimes ne se reposèrent plus que sur elles-mêmes pour bâtir les voies ferrées dont elles avaient besoin. Le Nouveau-Brunswick construisit la ligne de Saint-Jean à la Pointe-du-Chêne; cette ligne passa à la Puissance du Canada lors de la confédération des provinces, et elle fait actuellement partie de l'intercolonial. La Nouvelle-Ecosse construisit une ligne d'Halifax à Truro, longue de 61 milles; elle fait aussi partie de l'intercolonial et a été construite d'après le tracé du major Robinson.

(A continuer.)

L'EXCURSION A NEW-YORK

SOUS LE PATRONAGE DE LA SOCIÉTÉ SAINT-JEAN-BAPTISTE ET DE L'UNION SAINT-JOSEPH DE MONTRÉAL.

Le 6 septembre, a eu lieu à New-York, l'une des démonstrations les plus imposantes dont cette ville ait été jusqu'ici témoin.

Le gouvernement français voulant prouver sa reconnaissance envers la population new-yorkaise qui, lors de la guerre franco-prussienne, avait envoyé des secours considérables à la ville de Paris, lui a fait cadeau d'une magnifique statue de Lafayette, dont l'installation fut fixée au 6 septembre, anniversaire de la naissance de ce grand homme.

La population française de New-York a cru l'occasion des plus favorables pour donner à cette solennité un caractère national. S'étant mise généreusement à contribution pour fournir le piédestal sur lequel devra reposer la statue Lafayette, elle a voulu, par une invitation générale à toutes les sociétés de même origine, et plus particulièrement à quelques-unes d'entre-elles, les convier toutes à cette fête de famille.

Un grand nombre, et nous pourrions dire la majeure partie, ont accepté avec empressement une offre aussi généreuse et patriotique.

Les Sociétés Saint-Jean-Baptiste de Montréal, de Québec, l'Union Saint-Joseph de Montréal et plusieurs autres associations de bienveillance et de secours mutuel, ont répondu affirmativement à ce chaleureux appel.

En échange, le comité français de New-York a assigné aux délégalions de la province de Québec une place d'honneur qu'elles ont su occuper avec la dignité dont elles ont fait preuve jusqu'ici.

Voulant donner, de notre côté, un caractère tout à fait distinctif à cette dé-

monstration, le comité conjoint de la Saint-Jean-Baptiste et de l'Union Saint-Joseph de Montréal, décida de faire une excursion spéciale, offrant ainsi à un chacun le moyen, par la modicité des prix et les charmes du voyage, de témoigner ses sympathies envers une nation à laquelle nous rattachent si tendrement les liens du sang et la communauté de croyance.

La Compagnie du Vermont Central, avec cette esprit de libéralité qui la distingue si éminemment quand il s'agit de fêtes nationales ou religieuses, par l'entremise de son digne représentant à Montréal, M. F. Picard, se prêta de grand cœur aux désirs du comité, et le 4 septembre, à 6.45 heures du matin, un train spécial partait de Montréal, parcourant la route pittoresque de Saint-Jean à New-London, où les voyageurs prirent un splendide steamer qui les débarqua vers les 7 heures du matin à New-York.

Afin de mettre cette excursion à la portée de toutes les bourses, la Compagnie du Vermont Central décida de ne charger de Montréal à New-York et retour, que \$13 en argent américain.

STATUE DE LAFAYETTE

LA FÊTE D'INAUGURATION

Le Lafayette offert par la République française à la ville de New-York est la Lafayette de la Révolution; Lafayette, jeune, enthousiaste, enivré de l'esprit nouveau qui a passé comme un souffle régénérateur sur le dix-huitième siècle, pour devenir la philosophie et la loi de celui-ci; c'est Lafayette n'ayant pas encore passé sous la meule des événements et des passions politiques qui a écrasé tous les hommes publics de cette génération—jacobin pour les uns, réactionnaire pour les autres—et dévoué aux yeux des partis du prestige dont il avait entouré son héroïsme, inspiré du fanatisme de la liberté. Le Lafayette dont nous venons de saluer l'image est celui qui restera dans l'histoire, quand l'histoire aura fait son œuvre en donnant leurs véritables proportions aux événements et aux hommes. C'est l'adolescent de dix-neuf ans qui quitte tout, rang, fortune, pour traverser les mers et apporter son cœur et son bras à une cause qui l'exalte et le passionne, la cause d'un peuple enchaîné, dont l'affranchissement fournira un asile et un exemple aux opprimés du monde entier.

Au moment que le sculpteur a choisi pour représenter son héros, Lafayette va mettre le pied sur le sol américain. Debout sur la proue du vaisseau qui l'apporte, il presse d'une main son épée sur sa poitrine, et de l'autre, noblement étendue, il offre ses services au peuple à la délivrance duquel il vient se consacrer. Ses formes juvéniles, peu favorables à la statuaire, sont soutenues par une draperie ingénument disposée, qui donne de l'ampleur à la figure sans rien ôter à la finesse des lignes et à l'élégance de l'ensemble. Enfin, le piédestal dont les proportions et la forme s'harmonisent admirablement avec l'attitude et l'aspect général de la statue, est orné de guirlandes de feuillages emblématiques: le lierre, qui symbolise l'amitié; le laurier, la gloire, et le chêne, la force. Sur les parois seront gravées les inscriptions suivantes: en face: Lafayette; à l'ouest: To the City of New-York, France, in remembrance of sympathy in time of trial, 1870-1871; à l'est: As soon as I heard of American Independence, my heart was enlisted, 1776; enfin, au sud: Erected 1876. Ce piédestal, offert par les résidents français de New-York, est l'œuvre de M. de Stuckle, architecte distingué attaché au département des bâtiments publics de la ville, dont les services ont d'ailleurs été très-utiles au comité, dans ses rapports avec les autorités municipales.

Le cortège s'était formé suivant les instructions données à chaque corps en particulier, dans la cinquième avenue et les rues adjacentes, en face et au-dessus de l'hôtel Brunswick. Il a descendu la cinquième avenue jusqu'à la 4e rue, et rejoint Broadway, qu'il a remonté jusqu'à la 14e rue, en face de la statue de Lafayette, qui se trouve exactement dans l'axe de cette rue.

En arrivant à Union Square, les soldats des États-Unis et les régiments de milice ont été se masser autour de la statue de Washington, tandis que le cortège français, y compris les sociétés canadiennes et celles des environs, occupait le côté ouest du parc. Les personnes munies de cartes d'invitation ont pris place dans un espace réservé, à droite et à gauche, en avant de la statue. En arrière, se sont groupés les corps de musique et les sociétés chorales. Aux côtés de la statue et au second, s'élevaient trois mâts géniens, les deux premiers portant une flamme aux couleurs nationales. Le troisième était muni d'un appareil communiquant au drapeau américain, dans lequel la statue était enveloppée. La présentation officielle a été faite par M. le consul-général de France au maire de New-York. A ce moment, M. Bartholdi a détaché les liens retenant le drapeau servant de voile, qui s'est élevé alors et s'est déployé à la tête du mât resté nu jusque-là. Cela a été le signal du salut. Les troupes ont présenté les armes et une salve de 21 coups de canon a été tirée sur

la place. Il y a été répondu immédiatement, sur un signe transmis par le télégraphe, par l'artillerie de l'arsenal de Brooklyn, par la frégate américaine *Minnesota*, la batterie, et par la corvette *Plymouth*. En même temps, la musique a exécuté la *Marseillaise*, entonnée par la société chorale *l'Espérance*. Cela a été le moment culminant de la cérémonie, qui s'est terminée par des discours, des chants et des morceaux patriotiques français et américains.

Voici, d'ailleurs, le programme qui a été suivi pour l'inauguration:

- A trois heures et demie, présentation à M. le maire de la ville de New-York de la statue du général Lafayette, au nom de la République Française, par M. E. Breuil, consul-général.
- Salut militaire; la "Marseillaise," exécutée par les musiques réunies et les chœurs.
- Acceptation de la statue par le maire de New-York.
- "Hail Columbia."
- Discours par M. F. R. Condert.
- "France," chœur patriotique de Laurent de Billé, exécuté par les membres de la société chorale *l'Espérance*.
- Discours français par M. Ch. Villa.
- Musique: airs nationaux français et américains.
- Adresse par le Rév. W. C. Cartell, président du "Lafayette College" de Easton (Pa.).
- Adresse par O. G. Brady, membre de Morton Commandery, un des derniers membres survivants qui étaient présents à l'initiation du général Lafayette comme Chevalier Templier de Morton Commandery en 1823.
- Pendant la cérémonie et le reste de la journée, le drapeau français a été arboré au grand mât des navires de guerre américains et sur les édifices publics. Les transatlantiques français étaient pavés, et beaucoup de nos compatriotes ont déployé le drapeau national aux fenêtres de leurs habitations.
- La journée s'est terminée dignement par le festival préparé par le bataillon des *Gardes Lafayette*, à Hamilton Park, et auquel toute la population française a voulu assister.

Les Canadiens-français venus à New-York pour prendre part aux cérémonies d'inauguration de la statue Lafayette, étaient au nombre de 257. Partis lundi de Montréal à sept heures du matin, ils sont arrivés le 5 en cette ville, à neuf heures. Tous étaient membres de sociétés canadiennes; quarante étaient spécialement délégués pour la solennité. Le comité se composait comme suit: MM. L. Archambault, président; Adolphe Quimet, secrétaire; J. A. Plinguet, trésorier; J. Gauthier, A. Frigon, Dr. Lachapelle, P. L. Duvert. Toutes les délégalions spéciales étaient au grand complet.

Le corps de musique—qui porte le nom de "Musique de la Cité"—est composé de 26 exécutants. Il est exclusivement composé de Canadiens-français et c'est le meilleur du Canada. Il peut supporter la comparaison avec les meilleurs corps similaires des États-Unis.

ENIGMES, CHARADES, PROBLEMES, QUESTIONS, &c.

RÉPONSES AUX QUESTIONS PUBLIÉES DANS LE NO. 33 DE "L'OPINION PUBLIQUE."

Charade No. 14.—Four-page.

V. P.

Mot carré No. 14.

A	N	N	E
N	O	E	L
N	E	R	F
E	L	F	E

ANAGRAMMES

- | | |
|------------------|------------------|
| No. 1.—Aigle | No. 12.—Bison |
| No. 2.—Grive | No. 13.—Souris |
| No. 3.—Linotte | No. 14.—Sanglier |
| No. 4.—Elan | No. 15.—Papillon |
| No. 5.—Perroquet | No. 16.—Poule |
| No. 6.—Pigeon | No. 17.—Rat |
| No. 7.—Pie | No. 18.—Chien |
| No. 8.—Condor | No. 19.—Tapir |
| No. 9.—Caille | No. 20.—Limace |
| No. 10.—Chameau | No. 21.—Lion |
| No. 11.—Tigre | No. 22.—Cigale |

Les Lettres les plus

- | | |
|--------------------------------------|-------------|
| séduisantes, | D S |
| chères aux patriotes, | P I |
| enfantines, | B B |
| religieuses, | A B |
| chéries, | M E |
| complaisantes, | G E D |
| soites, | E B T |
| féroces, | I N |
| en mille morceaux, | H E |
| impératives, | C D O B I C |
| agréables aux marchands, | H T |
| tristes, | D C D |
| actives, | O Q P |
| Les moins obéissantes, | G A C O B I |
| Les moins hautes, | A B C |
| La moins chrétienne, | N |
| La plus utile aux charretiers, | U |
| Celles qui n'arrivent jamais à rien, | L A V G T |

RÉPONSES CONFORMES REÇUES

- Charade No. 14.—J. E. Hébert, J. A. Goudron, A. de Marché, B. E. Pelland, P. Laurendeau jr. N. Fournier, J. R. et Ar. Peltier, Dme P. P., Diles Valois et Fortier, S. Bérubé, Mlle H. Mousseau, A. P. Garon.
- Mot carré No. 14.—J. A. Goudron, A. de Marché, B. E. Pelland, P. Laurendeau jr., N. Fournier, J. R. et Ar. Peltier, Dme P. P., Diles Valois et Fortier, S. Bérubé.
- Anagrammes (22): J. E. Hébert, 21; J. A. Goudron, 17; Alvina Legros, 15; R. Forget, 18; A. de Marché, 22; B. E. Pelland, 22; P. Laurendeau jr., 12; V. P., 22; N. Fournier, 22; Ar. Peltier, 22; J. R. Peltier, 20; A. Duguay, 17; Dme P. P., 22; Diles Valois et Fortier, 22; S. Bérubé et Cie., 21; M. de Laval, 17; H. Mousseau, 21; E. Lenoir, 9; E. Delfausse, 12; A. P. Garon, 18; A. D. D., 22.
- Questions alphabétiques (19): J. E. Hébert, 5; J. A. Goudron, 7; A. de Marché, 11; B. E. Pelland, 11; V. P., 13; J. R. et Ar. Peltier, 10; Dme P. P., 11.