

aux heu-
dits dans
écier une
e ici. L'e-
ronnée;
de ce con-
menacé le
auteurs de
de l'en-
de ce vote
quand les

c'est qu'un
moment,
recrute
des suc-
dent de la
isation du
es, qu'il a
rés. Soyez
surs que le
is a will,

a santé du
Compagnie
u Nord de

e véritable
applaudisse-
pour répon-

uer le nom-
rives à l'im-
ue de cons-
ur toutes
ées les ci-
jamais en
e connaître
ant jour-
voir com-
es ressour-

e Colonisa-
vous dire
cette entre-

n'ai pas eu
leur appar-
qui est ici
s et princi-
sont ici pré-
verance et
en dire de
dernier des
l'entreprise.
i considéré
e locale, je
s mon aide
e un chré-
et Ottawa.

reprise était
nécessaire
uestion prit
e Colombie
fédération.
lie avec la
it construit
nnées, j'ai
ssité et ne

pas tarder davantage. Depuis que j'ai pris la peine d'étudier à fond toute la question, j'en suis venu à la conclusion que sans le chemin de fer de colonisation se reliant au Canada Central, et atteignant ainsi le chemin de fer du Pacifique Canadien au Lac Nipissing, une route au Pacifique porterait plutôt préjudice à Montréal, qu'elle ne lui bénéficierait. Montréal est intéressé à construire un chemin au Pacifique par la voie la plus courte possible. *J'ai offert moi-même de construire le chemin du Pacifique (Applaudissements.) J'ai offert de construire un chemin depuis le Pacifique jusqu'au Lac Nipissing et maintenant je veux construire un chemin qui ira le rencontrer à cet endroit. Je n'ai pas le moindre doute qu'un tel chemin sera construit et alors Montréal et réellement tout le Bas-Canada acquerront une importance inouïe. Les produits de l'Orient, de la Chine et du Japon devront passer par cette voie et le fret des Etats-Unis devra aussi descendre par Montréal. Ainsi ce chemin servira non seulement à transporter le trafic de notre pays, mais encore celui d'autres contrées. En vue de ce résultat, je ne puis comprendre que ceux qui connaissent quelque chose de la question puissent hésiter un moment de mettre à exécution une pareille entreprise. Pour moi je suis déterminé d'employer toute mon énergie pour arriver à ce but et j'en ai aucun doute sur le résultat.* (Applaudissements.)

L'Hon. M. Ommet répond aussi à cette santé comme l'un des directeurs du chemin. Il dit qu'il trouve dans les paroles de Sir Hugh Allan un gage assuré du succès de l'entreprise. Quand un homme de son importance et de son influence dit qu'une chose se fera, on peut compter qu'elle se fera indubitablement, en dépit de tous les obstacles.

Les paroles du président lui ont fait un sensible plaisir; elles sont un témoignage flatteur en faveur de la politique du gouvernement local, qui a su comprendre les vœux de l'opinion publique et y accéder.

Il insiste sur l'importance de l'entreprise et dit qu'elle aura les meilleurs résultats pour tout le pays. Il ajoute que Montréal est surtout intéressé à ce que le chemin se construise, car il sera pour lui une source de richesse et de prospérité étonnante. Comment, dit-il, la petite ville de Sherbrooke aura l'automne prochain quatre ou cinq termini de chemin de fer et il serait impossible à Montréal d'en avoir plus qu'un? Je ne saurais vraiment comprendre l'opposition dont on menace l'entreprise.

Le Procureur-Général termine en rendant hommage aux efforts déployés par M. Chapleau, dans la législature locale, lequel s'est toujours montré un véritable et éloquent défenseur de cette entreprise.

Le Président propose ensuite la santé de la Corporation de Montréal. M. l'Échevin Wilson répond en se déclarant en faveur de l'octroi d'un million à l'entreprise.

Puis vient la santé de la Presse.

M. Thos. White répond à la santé de la Presse et dit :

C'est un beau jour pour St Jérôme et aussi pour plusieurs raisons, pour la province de Québec. La population de ce village dans la présence des directeurs du Chemin de fer de Colonisation du Nord, la preuve de la sincérité de la Compagnie dans l'œuvre où elle est engagée, et dans l'énergie bien connue du Président et des membres du Bureau de Direction, l'assurance de son succès. Je ne connais pas de localité qui ait plus de droits à un chemin de fer que ce joli village. Je connais quelque peu les villes et villages du Canada, et je puis dire que parmi tous ceux-ci, il n'y en a pas un privé comme celui-ci des facilités de communications — qui donne plus de preuves de goût, d'intelligence et d'entente prise de la part de ses habitants. Cette entreprise, j'en suis convaincu, est une œuvre essentiellement provinciale, en ce sens qu'elle servira au développement de la province.

La population de la Province de Québec, habitant la rive nord du St Laurent et de l'Ottawa, a à cœur cette entreprise, parce qu'elle estime que cette partie du pays a droit à un développement égal à celui de la partie pour laquelle il a été dépensé tant d'argent public. On a fait le reproche aux paroisses de la rive nord du St. Laurent d'être inactives et dépourvues de tout esprit d'entreprise, lorsque dans toute autre partie de la Puissance, on s'occupe activement de chemins de fer. Cette œuvre est la réponse qui sera donnée à cette accusation, et la démonstration d'aujourd'hui prouve que cette réponse venait du cœur de la population elle-même.

Cette entreprise a droit à beaucoup de confiance comme moyen de développement du pays entre Montréal et les montagnes, en arrière de St Jérôme. Mais j'avouerai qu'elle a particulièrement droit à la confiance de la population de Montréal pour des fins de plus haute importance. En effet, cette voie ferrée a pour but de relier, par une route directe et indépendante la région de l'Ottawa, la contrée du Lac Huron et du Lac Supérieur, les fertiles vallées du Nord-Ouest et de la Colombie Anglaise, au-delà des Montagnes Rocheuses, avec le grand port océanique de Montréal, métropole commerciale de la Puissance. Elle a aussi pour but de rendre le commerce de toute cette vaste région et des pays du Japon et de la Chine, au-delà tributaire de l'importance commerciale de Montréal, et tributaire, conséquemment de l'importance politique de la Province de Québec, qui est la clef de voûte. Et ce but sera atteint, parce que ce chemin, lorsque construit, deviendra la voie la plus courte et la plus directe au port océanique.

Nous entrons dans une ère de grande prospérité matérielle et il est satisfaisant de voir que cette section du pays jusqu'ici négligée se prépare à prendre sa part des avantages de ce développement. Il y a actuellement en Canada onze cent milles de chemin de en voie de