



A ST. JEROME.

St. Jérôme n'est pas aussi modeste que cette brave fille d'académie de Province qui mettait toute sa gloire à ne point faire parler d'elle. C'est, pourtant, un village comme une foule d'autres dans le Bas-Canada. Il n'a qu'une population de 1,000 à 1,500 âmes; aucun monument ne le signale à la curiosité de l'étranger. Il est coquettement perdu, à 36 milles de Montréal, sur la route des Montagnes, dans un détour de la Rivière du Nord. On y arrive à l'improviste; on le trouve caché derrière un bouquet d'arbres.

Ce petit village, qui a l'air de vouloir se faire si humble et qui semble se dérober aux regards, est aujourd'hui en quelque sorte le point, le centre d'attraction du pays. On parle de lui dans toutes les gazettes; on s'en occupe dans les salons, il compte dans les Cabinets, les hommes de la haute finance et de la politique y vont en pèlerinage et y cherchent un appui, une force que leurs combinaisons ne sauraient dédaigner.

Il y a une quinzaine de jours, M. Brydges allait y planter sa tente et demander le bon vouloir de ses habitants pour leur fournir un chemin de fer *gratis*. Vous riez, lecteurs; il ne peut vous entrer en tête que des capitalistes poussent la générosité jusqu'à invoquer la permission des gens pour leur faire don, un vrai pur don, d'un chemin de fer qui doit les enrichir. Néanmoins, c'est là la vérité. Et, ce qui n'est pas moins vrai, c'est que les gens de St. Jérôme ont refusé, noblement refusé. L'on verra tantôt pourquoi.

Jeudi dernier, ils ont donné un splendide banquet aux officiers de la compagnie du chemin de colonisation du nord, auquel assistaient Sir Hugh Allan, Président, M. L. J. B. Beaubien, Vice-Président, M. P. S. Murphy, Directeur-Gérant, l'hon. G. Ouimet, l'hon. J. C. Abbott et M. J. B. Beaudry, Directeurs, M. Legge, l'ingénieur de la compagnie, M. R. Masson, M. P., et M. J. A. Chapleau, M. P. P., pour Terrebonne, ainsi que les représentants de la presse anglaise et française de Montréal.

Nous glisserons rapidement sur les détails pour arriver au fait saillant de l'affaire—les discours. En passant à Ste. Thérèse, la compagnie fut l'objet d'une démonstration pleine de délicatesse et de bon goût de la part du Séminaire. A St. Jérôme, dans l'avant-midi, il y eut présentation d'adresse par le maire, Godfroy Laviolette, écrivain, et la Corporation du village, suivie de quelques discours. Le banquet fut présidé par le Dr. J. Prévost, en l'absence du maire, mis dans l'impossibilité d'y assister par les blessures reçues durant l'incendie qui a consumé sa belle propriété. M. Prévost, en homme de talent et de tact, fit très-bien les honneurs de la présidence. De bons, d'excellents discours furent prononcés, et dans l'avant-midi et au banquet par Sir Hugh Allan, M. L. J. B. Beaubien, l'hon. M. Abbott, l'hon. M. Ouimet, M. Thomas White, de la *Gazette*, M. Chapleau, M. R. Masson, M. Tassé, de la *Minerve*, le Dr. Prévost et le révérend M. Labelle. Tous méritent reproduction. Ne pouvant malheureusement tout citer, nous nous contenterons de quelques extraits, d'une courte analyse, en nous aidant de nos souvenirs et du rapport du *Nouveau-Monde*; nous choisissons particulièrement les parties qui sont de nature à donner une idée sûre de la signification de cette grande démonstration.

Sir Hugh, après les préliminaires d'usage, définit ainsi sa position et développe ses plans :

Relativement au chemin de fer, il dit qu'il n'avait pas d'abord appartenu à sa direction. Tant qu'il ne s'est agi que d'une entreprise locale, il s'est tenu à l'écart, persuadé que les intérêts locaux finiraient par avoir raison de tous les obstacles.

Mais dès que la Colombie fut annexée au Canada, il comprit qu'il fallait relier les membres éloignés de la Confédération par ce lien puissant, un chemin de fer transcontinental.

Regardant le chemin de colonisation comme un anneau essentiel de cette grande chaîne, et persuadé que s'il n'aboutissait pas à Montréal, le chemin du Pacifique lui serait dommageable, il a donné son entier concours à l'entreprise.

Il a offert au gouvernement de construire le chemin projeté depuis le Pacifique jusqu'au lac Nipissing, et il n'a pas de doute que bientôt il sera terminé. A cette époque, Montréal sera certainement rattaché au lac Nipissing par le chemin de colonisation et celui du Canada Central.

C'est alors que le Canada retirera tous les avantages de sa position, qu'il aura le monopole du trafic, non-seulement de l'Ouest, mais encore de l'Asie, et que Montréal deviendra le premier port de ce continent. Le *Northern Pacific* américain sera comme une succursale du nôtre et il viendra déverser ses cargaisons sur nos marchés.

Il ne comprend pas que cette vaste entreprise puisse rencontrer de l'opposition, et ses adversaires ne peuvent être que des hommes qui n'ont pas à cœur l'avancement de cette province.

Des tonnerres d'applaudissements accueillirent ces énergiques paroles, dont l'hon. Procureur-Général s'empressa de prendre acte. Quand, dit-il, un homme du caractère et de la position de Sir Hugh Allan dit qu'une chose se fera, on peut sûrement compter qu'elle se fera indubitablement, malgré tous les obstacles.

Passant à un autre ordre d'idées, M. Ouimet remarqua ensuite que les paroles de Sir Hugh lui causaient un bien grand plaisir, parce qu'il y voyait l'approbation et la sanction de la politique du gouvernement local, qui avait fait tous ses efforts pour donner la vie et le mouvement à cette politique d'améliorations et de chemins de fer, dont la Province de Québec allait si largement profiter. On a applaudi M. Ouimet et l'on a eu raison. Le Ministère-Chauveau a racheté bien des fautes par sa politique intelligente et large sur la question des chemins à lisses en bois et des chemins de fer. Il lui fallait du courage pour le faire dans le temps où il l'a fait.

Quelques mots des deux beaux discours de M. Chapleau :

On a parlé, disait-il, de difficultés politiques qui pourraient venir entraver l'entreprise; nous n'avons rien à craindre de ce côté là; les intérêts contradictoires des individus peuvent bien un moment faire osciller la politique que le pays réclame, mais la diplomatie finit toujours par calmer ces colères. Votre œuvre est une œuvre essentiellement nationale; ceux qui y attacheront leurs noms mériteront du pays; au contraire ceux qui voudraient la détruire verraient la main implacable de l'histoire écrire leurs noms parmi les traîtres, et leur mémoire serait vouée à l'exécration de l'avenir.

Espérons que nous n'aurons jamais d'hommes publics qui voudraient se donner cette triste renommée; quant à nos premiers hommes d'aujourd'hui, les premières pages de leur histoire sont trop belles pour croire qu'ils voudraient ternir aussi indignement celles qu'il leur reste à remplir.

Le chemin de colonisation, dit-il encore, se fera en dépit de la compagnie qui a promis de s'opposer au vote du million jusqu'en Angleterre, et qui se sert des millions que nous lui avons donnés pour empêcher la partie nord de progresser.

L'on écouta avec beaucoup de plaisir les paroles énergiques et honnêtes de M. Masson, qui parla en sa double qualité de résident et de député du comté de Terrebonne, et de grand propriétaire de la cité de Montréal.

Comme citoyen de Montréal, j'ai aussi travaillé pour le chemin, et quand on est venu me dire que les propriétaires de-

vraient voter contre l'octroi du million, j'ai dit: non. Il est temps que la partie Est se développe, et qu'elle aussi ait sa grande voie de communication. Toutes les classes sont intéressées à la construction de ce chemin, et spécialement les classes industrielles et commerciales. Il réduira le prix du combustible, et sur cet article seul, la ville gagnera en trois ans au-delà de sa mise. C'est sur ces classes que la compagnie doit s'appuyer.

M. Beaubien fut très-heureux dans ses remarques de l'avant-midi et de l'après-midi. Il sut couvrir de ridicule les contradictions, la mauvaise foi, les tentatives et les menaces de la nouvelle compagnie. Quoiqu'il s'efforçât délicatement de s'effacer, on rendit plusieurs fois hommage à l'énergie et à la persévérance qu'il a déployées depuis quatre ans pour arriver, de concert avec d'autres amis, à faire de la compagnie ce qu'elle est aujourd'hui.

Le dernier discours fut celui de M. Labelle, en l'honneur duquel Sir Hugh Allan proposa une santé, accompagnée de compliments bien mérités sur le compte du digne abbé qui, malgré sa grande fatigue causée par plusieurs jours de lutte incessante pour déjouer les efforts de l'ennemi, a trouvé dans l'inspiration du moment des paroles pleines d'apropos et à la hauteur de la circonstance. Voici, en substance, ce qu'il a dit :

Le rêve de nos ancêtres qui voulaient faire passer par le Canada et le St. Laurent le commerce de la Chine est sur le point de se réaliser. Il reste encore des obstacles à surmonter, mais il en a été de même dans le passé, et l'un après l'autre ils ont été renversés. Il en sera ainsi à l'avenir.

Il est un homme de lutte, c'est pourquoi lorsqu'on veut lui déclarer la guerre, il ne craint point de l'accepter. On peut l'accuser d'avoir un amour de Don Quichotte pour la compagnie, c'est un nouveau présage de son succès. Il y a trois ans on se moquait de lui quand il parlait de faire un chemin de fer entre Montréal et St. Jérôme. Aujourd'hui ce n'est plus cela. Le ton est bien changé.

Dès cette époque, pourtant, il songeait au chemin du Pacifique et il en écrivit à Sir G. E. Cartier, qui promit d'en prendre note.

Nous avons besoin d'un Grand-Tronc au nord, pour développer le commerce, l'industrie, l'agriculture et la colonisation. Il serait long de dire par combien d'épreuves il a passé, combien d'obstacles il a vaincus. Maintenant nous avons une perspective assurée de succès. Le président du bureau de direction est fort comme une pyramide d'Egypte qui peut écraser tous les obstacles.

Le gouvernement local a fait une belle œuvre en encourageant la construction des chemins de fer, et quand l'histoire racontera impartialement les phases de notre grande entreprise, elle dira que cette politique large et libérale a été l'une des principales causes de son succès.

C'est ainsi sans doute que l'entend aussi le gouvernement fédéral, car Sir G. E. Cartier a déclaré qu'il regardait le chemin de colonisation comme le premier anneau de la chaîne qui doit relier l'Atlantique au Pacifique. Prétendre qu'il lui est opposé, c'est lui faire injure, et l'on peut dire de tout homme d'état qui s'opposerait à cette entreprise que son astre a pâli, que ses feux sont éteints, il ne saurait être un homme d'état sans l'appuyer de toute son influence, quoi qu'il arrive.

Le Grand-Tronc veut faire une guerre à mort, il en est effrayé. L'idée juste que l'on méprisait d'abord a grandi, elle s'est emparé de l'opinion publique; elle est maîtresse du terrain et il n'y a rien à craindre pour elle.

Dans le nord, les terres sont hypothéquées pour construire le Grand-Tronc du sud, et maintenant celui-ci voudrait s'opposer au progrès du nord, et ne comprendrait pas qu'une partie du pays ne peut s'enrichir sans que tout en profite, et principalement les chemins de fer. S'il en était ainsi, il donnerait raison à ses adversaires, et il faudrait se liguier contre lui. agiter le pays jusqu'à ce que le nord ait obtenu ses justes droits.

Mais les menaces ne seront pas suivies d'effets; le Grand-Tronc connaît trop bien ses intérêts pour se mettre en opposition avec le vœu du gouvernement, de la législature et du pays.

On voit maintenant pourquoi les grandes influences et les grands intérêts vont se livrer bataille à St. Jérôme, malgré la distance et l'étroitesse apparente du théâtre.