



**INAUGURATION DU CHEMIN DE FER DE MONTREAL, CHAMBLY ET SOREL.**

Une voie ferrée allant de Chambly joindre le South Eastern à Farnham, pour delà se mettre en communication directe avec les chemins de fer américains, avec deux embranchements, l'un de Chambly à Sorel et l'autre de Chambly à Montréal—voilà certes une entreprise qui devait sourire aux hommes de progrès. Ce chemin de fer sera la voie de communication la plus courte et la plus directe avec les Etats-Unis. Quand on songe au développement que nos relations commerciales peuvent prendre d'un moment à l'autre, on ne peut manquer d'avoir la plus grande confiance dans le succès de cette entreprise et dans le bien qu'elle fera.

Il n'est pas étonnant qu'un homme intelligent comme M. Ashley Hibbard ait songé à s'en emparer et que déjà il ait réussi à construire la section entre Montréal et Chambly. L'inauguration de cette section a eu lieu jeudi dernier, par une belle démonstration. Un grand nombre de personnes venues de Montréal, Sorel et St. Jean y assistaient. Le village de Chambly avait tout mis dehors pour célébrer dignement cette fête, et faire honneur aux étrangers qui venaient prendre part à leur joie. Le curé de la paroisse, le rév. M. Thibaut, les notables de l'endroit, les frères avec les enfants du collège, et un grand nombre de citoyens s'étaient réunis pour souhaiter la bienvenue à leurs visiteurs et leur présenter des adresses. Au couvent, une jolie petite séance musicale avait été préparée; l'hon. Juge Drummond retrouva sa galanterie d'autrefois pour remercier par quelques paroles spirituelles les Dames et leurs élèves de leur charmante réception.

A deux heures avait lieu le banquet dans les anciennes casernes. Les viandes et les vins ne manquèrent pas; les choses furent faites libéralement. Malheureusement le temps manqua pour les toasts et les discours de circonstance; d'ailleurs cette partie du programme n'avait pas été bien organisée.

M. Willette, l'un des hommes les plus entreprenants et les plus utiles du comté de Chambly, présidait.

MM. Benoit et Larocque, les deux représentants du comté de Chambly, répondirent à la santé du "Parlement," M. le curé Thibaut à celle du "clergé," M. Hibbard à celle du "chemin de fer" et M. le Juge Drummond à "Nos hôtes." De bonnes choses furent dites, mais plus de temps aurait dû être laissé aux étrangers. M. le Juge Drummond fit un effort pour retrouver son éloquence d'autrefois et il réussit très bien. Il fit remarquer que le premier, il y a déjà longtemps, il avait eu l'idée du chemin dont on célébrait l'inauguration; le souvenir du passé lui inspira de belles pensées. Quatre heures sonnaient, il fallut partir.

En somme, la fête a été belle et digne de l'événement qu'on célébrait. La paroisse de Chambly a bien raison de se réjouir du succès d'une entreprise qui doit être pour elle une source de prospérité. Chambly ne veut pas se contenter d'être célèbre par les événements glorieux qui s'y sont passés, et par les paysages magnifiques qui en font l'un des lieux les plus charmants du pays, il veut encore devenir une place d'affaires, un centre d'activité commerciale et industrielle.

Nous avons pu, grâce à la politesse de M. le Notaire Chef, visiter quelques-uns des établissements industriels de Chambly et admirer les pouvoirs d'eau qui y abondent;

nul doute qu'avant longtemps Chambly sera une ville florissante.

Nous ne devons pas oublier de mentionner M. J. O. Dion parmi ceux qui se sont distingués pour donner de l'éclat à la fête de jeudi dernier.

L. O. DAVID.

**LA COMMISSION ROYALE.**

**DEPOSITION DE SIR HUGH ALLAN.**

En 1871, il apprit par Sir Francis Hincks qu'un certain nombre de capitalistes américains étaient en négociations avec M. Waddington pour la formation d'une compagnie qui construirait le Pacifique. Craignant que les capitalistes canadiens ne pourraient être induits à entrer dans l'entreprise, il se mit en rapports avec les Américains. Le 23 décembre il conclut un arrangement dont il produisit une copie, en retranchant les autres signatures. Le gouvernement n'en eut aucune connaissance jusqu'à très-récemment.

Dans ce projet, la compagnie devait construire deux embranchements qui joindraient le *Northern Pacific* à Duluth, et s'en détacherait par un autre embranchement au Fort Garry.

Il fut entendu que les capitalistes américains fourniraient l'argent pour les dépenses préliminaires et ils payèrent \$40,000 dans ce but. Sir Hugh raconte alors les efforts qu'il fit pour engager les Canadiens à entrer dans l'entreprise. Pendant la session de 1872, les compagnies Allan et Macpherson furent incorporées et Sir Hugh Allan s'aperçut que le gouvernement et la Chambre étaient hostiles aux Américains, mais il continua d'avoir des relations avec ses associés des Etats-Unis dans l'espérance de vaincre l'opposition qu'on leur faisait.

Après la session, il s'aperçut que le ministère désirait la fusion des deux compagnies. Il ouvrit des négociations dans le but d'y arriver et M. Abbott se rendit à Toronto, jour s'entendre sur les conditions avec M. MacPherson. Deux objections surgissaient.

Celles de la présidence et du nombre de directeurs qui seraient nommés par chacune des deux organisations.

La compagnie du Canada fut informée que Sir John A. Macdonald favorisait l'élection de Sir Hugh comme président. Il pensa que les objections ne seraient pas insolubles.

Le 24 juillet 1872 il reçut un message de Sir George Cartier lui demandant de le venir voir le lendemain. Il s'y rendit avec M. Abbott. Sir George lui communiqua un télégramme de Sir John, reproduit hier—dans lequel il l'autorisait à assurer Sir Hugh que toute l'influence du gouvernement serait employée à lui obtenir la position de président; que les autres questions seraient réglées entre lui et MacPherson après les élections et qu'il devrait accepter cet arrangement sans retard.

Après une discussion plus ample, Sir George finit par lui donner une lettre, disant que le bureau de la compagnie amalgamée se composerait de 17 directeurs dont 4 nommés par la compagnie Allan, 4 par la compagnie MacPherson et 9 par le gouvernement. Que si la compagnie MacPherson refuse ces conditions, le contrat sera donné à la compagnie Allan aux termes de l'Acte de la précédente session autorisant la construction d'un chemin de fer de l'Atlantique au Pacifique.

C'est là le seul arrangement qu'il eut alors conclu avec le gouvernement.

Sir John refusa d'approuver la lettre de Sir George qui fut regardée comme non avenue, et Sir Hugh se déclara satisfait du télégramme du premier ministre mentionné plus haut au sujet de la présidence.

Avant de se séparer Sir George lui demanda s'il était disposé à aider le gouvernement dans les élections.

Il répondit que oui; mais il voulait savoir quelle somme serait nécessaire. Sir George répondit \$100,000. Il trouva que la somme était un peu forte; mais il avait des raisons personnelles de désirer le succès du gouvernement, tant à cause de son intérêt que pour les attaques dirigées

contre lui à cause du Pacifique. Il décida d'aider le gouvernement de tout son pouvoir, et il demanda à Sir George de lui donner une note de ce qu'il fallait. Voici la réponse de Sir George:

Montréal, 30 juillet 1872.

*Privée et confidentielle.*

Mon cher Sir Hugh—Les amis du gouvernement s'attendent d'être assistés pécuniairement dans les présentes élections et tout montant que vous ou votre compagnie avancera dans ce but vous sera remboursé. Un mémoire des besoins immédiats se trouve ci-bas.

Tout à vous,

Geo. E. CARTIER.

*Maintenant requis:*—Sir John A. Macdonald, \$25,000; Hon. M. Langevin, \$15,000; Sir George E. Cartier, \$20,000; Sir John A. Macdonald, additionnel \$10,000; Hon. M. Langevin, \$10,000; Sir George E. Cartier, \$30,000.

Ces diverses sommes ont été payées. La lettre de Sir George disait que cet argent serait remboursé; il ne voyait pas trop comment, et il n'a jamais tenté de se le faire rembourser. Pendant qu'il était à Terrebonne, il apprit que Sir George voulait encore \$20,000 et Sir John \$10,000. En revenant il apprit la défaite de Sir George et que le montant qu'il avait consenti de payer avait été excédé. Voici le total des sommes qu'il a avancées:

Sir George Cartier.....	\$85,000.00
Sir J. A. Macdonald.....	45,000.00
Hon. M. Langevin.....	32,000.00
Autres amis.....	17,000.00
	<b>\$179,000.00</b>

Ces sommes jointes aux dépenses occasionnées par la promotion des divers projets de chemins de fer auquel il était lié, forment un total de \$350,000.00.

Après les élections, il essaya encore d'effectuer la fusion des deux compagnies. Il écrivit à M. MacPherson à ce sujet. Mais son offre fut rejetée. Le gouvernement continua de négocier; mais il échoua également et la compagnie actuelle fut formée et composée en majorité d'hommes avec qui il n'avait eu aucuns rapports. Dès ce moment il cessa ses rapports avec ses anciens associés.

Il n'a jamais conclu un arrangement avec le gouvernement ni aucun de ses membres en vertu duquel il aurait le contrat en faisant des souscriptions électorales. Il a dépensé beaucoup d'argent pour fortifier sa position dans le Bas Canada, surtout en rapport avec le chemin de colonisation du nord.

Il n'a pu souscrire en considération du contrat comme l'allégué M. Huntington, puisque le 30 juillet rien n'était décidé et qu'il était et fut toujours encore question de la fusion des compagnies existantes.

Les autres témoins importants interrogés la semaine dernière, ont été l'hon. M. Langevin et l'hon. M. Abbott. Mais leurs dépositions diffèrent peu de celles de Sir John et de Sir Hugh Allan.

On peut dire que la Commission a fait la semaine dernière la principale partie de son besogne, à part McMillen qui refuse de comparaître devant la Commission et l'hon. M. Foster, les principaux témoins ont été entendus.

Les amis du gouvernement disent qu'ils sont satisfaits et que rien ne prouve que le contrat du Pacifique a été donné à Allan en considération de sommes d'argent qu'il a souscrites pour les élections, et l'opposition tout en disant que l'enquête n'est pas faite de manière à avoir toute la vérité, prétend que la preuve faite est suffisante pour corroborer l'accusation de M. Huntington.

A l'orchestre d'un théâtre du boulevard, un spectateur demande à son voisin, en levant les yeux vers les dernières places.

—Pourquoi diable appelle-t-on cela le paradis?

—Sans doute, parce que c'est le ciel relativement au parterre, répond celui qui on interroge.

—Du tout! s'écrie Dumas fils intervenant dans le dialogue: c'est parce qu'on y mange des pommes.