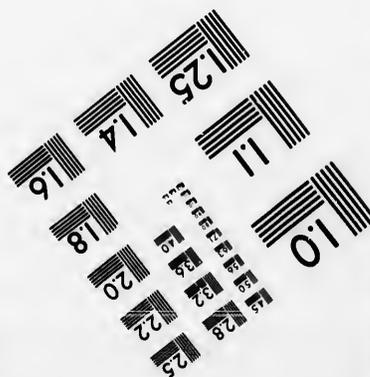
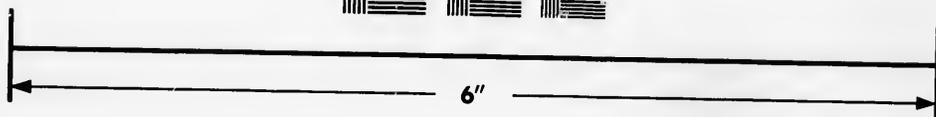
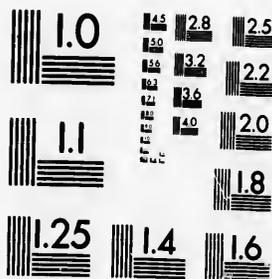


IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)



Photographic
Sciences
Corporation

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503

**CIHM
Microfiche
Series
(Monographs)**

**ICMH
Collection de
microfiches
(monographies)**



Canadian Institute for Historical Microreproductions / Institut canadien de microreproductions historiques

© 1993

Technical and Bibliographic Notes / Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming, are checked below.

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

Coloured covers/
Couverture de couleur

Coloured pages/
Pages de couleur

Covers damaged/
Couverture endommagée

Pages damaged/
Pages endommagées

Covers restored and/or laminated/
Couverture restaurée et/ou pelliculée

Pages restored and/or laminated/
Pages restaurées et/ou pelliculées

Cover title missing/
Le titre de couverture manque

Pages discoloured, stained or foxed/
Pages décolorées, tachetées ou piquées

Coloured maps/
Cartes géographiques en couleur

Pages detached/
Pages détachées

Coloured ink (i.e. other than blue or black)/
Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)

Snowthrough/
Transparence

Coloured plates and/or illustrations/
Planches et/ou illustrations en couleur

Quality of print varies/
Qualité inégale de l'impression

Bound with other material/
Relié avec d'autres documents

Continuous pagination/
Pagination continue

Tight binding may cause shadows or distortion along interior margin/
La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la distorsion le long de la marge intérieure

Includes index(es)/
Comprend un (des) index

Blank leaves added during restoration may appear within the text. Whenever possible, these have been omitted from filming/
Il se peut que certaines pages blanches ajoutées lors d'une restauration apparaissent dans le texte, mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont pas été filmées.

Title on header taken from:/
Le titre de l'en-tête provient:

Title page of issue/
Page de titre de la livraison

Caption of issue/
Titre de départ de la livraison

Masthead/
Générique (périodiques) de la livraison

Additional comments:/
Commentaires supplémentaires:

This item is filmed at the reduction ratio checked below/
Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

10X	12X	14X	16X	18X	20X	22X	24X	26X	28X	30X	32X
								✓			

The copy filmed here has been reproduced thanks to the generosity of:

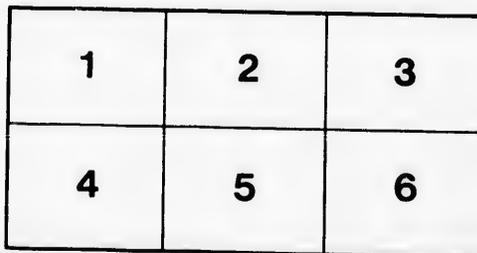
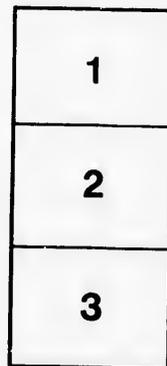
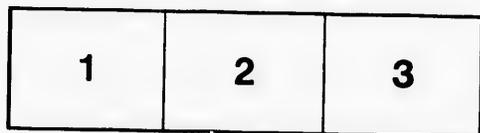
La Bibliothèque de la Ville de Montréal

The images appearing here are the best quality possible considering the condition and legibility of the original copy and in keeping with the filming contract specifications.

Original copies in printed paper covers are filmed beginning with the front cover and ending on the last page with a printed or illustrated impression, or the back cover when appropriate. All other original copies are filmed beginning on the first page with a printed or illustrated impression, and ending on the last page with a printed or illustrated impression.

The last recorded frame on each microfiche shall contain the symbol \rightarrow (meaning "CONTINUED"), or the symbol ∇ (meaning "END"), whichever applies.

Maps, plates, charts, etc., may be filmed at different reduction ratios. Those too large to be entirely included in one exposure are filmed beginning in the upper left hand corner, left to right and top to bottom, as many frames as required. The following diagrams illustrate the method:



L'exemplaire filmé fut reproduit grâce à la générosité de:

La Bibliothèque de la Ville de Montréal

Les images suivantes ont été reproduites avec le plus grand soin, compte tenu de la condition et de la netteté de l'exemplaire filmé, et en conformité avec les conditions du contrat de filmage.

Les exemplaires originaux dont la couverture en papier est imprimée sont filmés en commençant par le premier plat et en terminant soit par la dernière page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration, soit par le second plat, selon le cas. Tous les autres exemplaires originaux sont filmés en commençant par la première page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration et en terminant par la dernière page qui comporte une telle empreinte.

Un des symboles suivants apparaîtra sur la dernière image de chaque microfiche, selon le cas: le symbole \rightarrow signifie "A SUIVRE", le symbole ∇ signifie "FIN".

Les cartes, planches, tableaux, etc., peuvent être filmés à des taux de réduction différents. Lorsque le document est trop grand pour être reproduit en un seul cliché, il est filmé à partir de l'angle supérieur gauche, de gauche à droite, et de haut en bas, en prenant le nombre d'images nécessaire. Les diagrammes suivants illustrent la méthode.

qu'il
cet
de vue
ge
ation
ués

Sv 827
M 811

31434

Com. 22



1889
MEMOIRE
A Son Excellence Le Gouverneur-Général
EN CONSEIL
— SUR —
LE CHEMIN DE FER DE LA RIVE SUD

Journal, Dub.
Chemin de fer

BIBLIOTHEQUE DE LA
VILLE DE MONTREAL



COLLECTION
GAGNON

SV 827
M. 811

Env. 72

2G413

31434



Forme 1580-1-20

1889

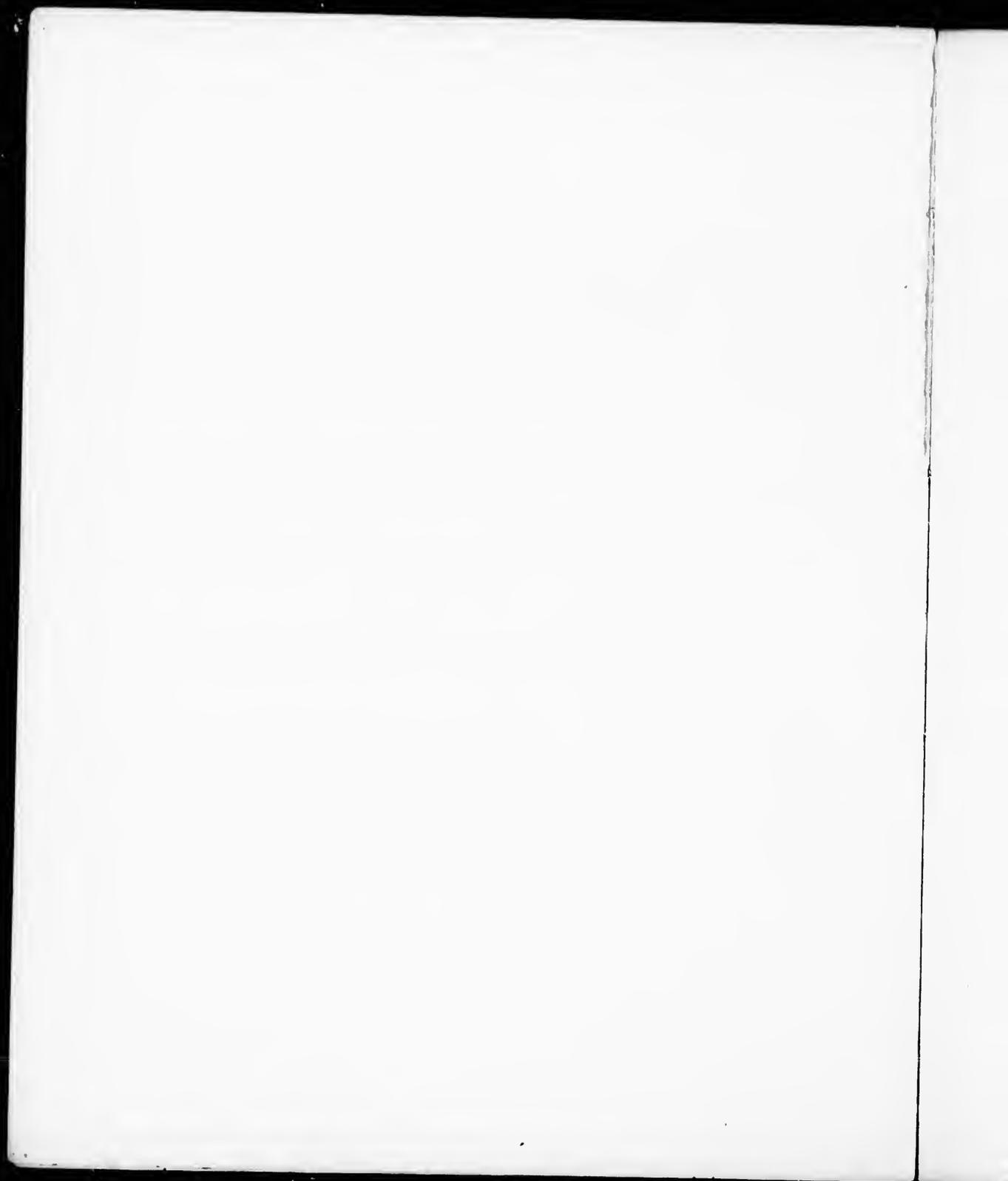
MEMOIRE

A Son Excellence Le Gouverneur-Général

EN CONSEIL

— SUI —

LE CHEMIN DE FER DE LA RIVE SUD



A SON EXCELLENCE
LE TRES HONORABLE LORD STANLEY DE PRESTON
GOUVERNEUR GENERAL DU CANADA,
EN CONSEIL.

Les Soussignés, spécialement autorisés, ont l'honneur d'exposer humblement :

Que, à diverses époques les hommes d'affaires et généralement les citoyens habitant cette partie du territoire de la Province de Québec qui borde immédiatement la rive sud du fleuve Saint-Laurent, depuis la paroisse de Longueuil, dans le comté de Chambly inclusivement, jusqu'à la ville de Lévis, depuis nombre d'années se plaignent de l'insuffisance de communications par voie ferrée entre les diverses localités importantes qu'ils habitent et les grands centres commerciaux et industriels du Canada.

Que la Chambre de Commerce du District de Montréal a constaté par elle-même le bien-fondé de ces plaintes.

Que, à une assemblée du Conseil de la dite Chambre, tenue le 9 février dernier (1889), la résolution suivante a été unanimement adoptée :

"Attendu que la cessation des opérations du chemin de fer "Montréal et Sorel" cause un préjudice considérable aux comtés de la rive sud du Saint-Laurent, ainsi qu'au trafic entre ces comtés et la ville de Montréal, et,

"Attendu que ce chemin de fer est une portion d'une ligne projetée qui a pour objet de relier Montréal directement avec toute cette partie de la province de Québec qui s'étend sur la rive droite du Saint-Laurent depuis Montréal jusqu'à la ligne du chemin de fer Intercolonial ;

"Résolu que cette Chambre prie l'honorable Ministre des chemins de fer et canaux de bien vouloir proposer au parlement fédéral que le

chemin de fer " Montréal et Sorel " et cette partie de la même ligne projetée jusqu'à Lévis, soit complétés par le gouvernement fédéral comme continuation du chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal comme tête de ligne."

Qu'une copie de la résolution précédente a été transmise le 11 février dernier à l'honorable ministre des chemins de fer à Ottawa ;

Que, subséquemment, le 13 avril, un comité spécial a été nommé par cette Chambre de Commerce du District de Montréal pour s'enquérir de l'état de l'opinion publique sur la nécessité de prolonger le chemin de fer Intercolonial depuis la ville de Lévis jusqu'à la Cité de Montréal, par la rive sud du fleuve Saint-Laurent ;

Que ce Comité s'est activement mis à l'œuvre depuis, afin de recueillir des informations utiles sur le projet de chemin de fer en question.

Que l'une des premières démarches du dit comité a été d'adresser à divers personnages considérables et à tous les Conseils municipaux des comtés et paroisses de la région sus-mentionnée, la série de questions suivantes, vers les premiers juin dernier :

QUESTIONS.

- 1 (a) Existe-t-il un chemin de fer qui traverse votre paroisse ?
(b) Son nom ?
(c) L'époque de sa construction ?
(d) Le nom des exploitants actuels ?
(e) Les griefs contre eux, s'il y en a ?
(f) Vos communications ordinaires avec les marchés de Montréal et de Québec ?
- 2 (a) Quelle est la population de votre paroisse et celle des paroisses avoisinantes ?
(b) Quels bénéfices retirerait-elle d'un chemin de fer ? (détaillez autant que possible) —
(c) Quelle est, approximativement, la valeur (*en chiffres s. v. p.*) des produits agricoles qui peuvent être exportés chaque année, de même que celle du bois, etc. ?
(d) Quelles industries peuvent y être exploitées avec avantage, en y ayant un chemin de fer ?
- 3 (a) Quelles sont, dans votre localité, les difficultés à surmonter sous forme de rivières, montagnes, collines, coulées, etc. ?

- (b) Le terrain est-il solide ou non, sablonneux, argileux, etc. ?
- 4 (a) Pouvez-vous faire adopter par votre conseil municipal, des résolutions favorables à la construction d'un chemin de fer qui serait LE PROLONGEMENT DE "L'INTERCOLONIAL" jusqu'à un point vis-à-vis Montréal ?
- (b) Quand pourriez-vous faire adopter ces résolutions ?
- 5 (a) L'opinion publique dans votre localité, est-elle favorable à ce projet ?
- (b) Quelles sont les objections s'il y en a ?
- 6 Quelles suggestions nouvelles pourriez-vous faire au sujet de ce projet et qui ne seraient pas provoquées par les questions qui précèdent ?

Qu'il apparait par l'ensemble de toutes les réponses qui ont été faites aux questions précédentes : 1° qu'il existe déjà un chemin de fer, celui de Montréal à Sorel ; 2° que cette voie ferrée est dans une situation précaire et qu'elle n'est pas administrée de façon à donner la satisfaction et les avantages qu'on en espérait ; 3° que déjà il existe des commencements de travaux d'une nouvelle voie qui s'étendrait depuis la région de Sorel jusqu'à Lévis, mais que ces travaux semblent ne pas devoir aboutir à un résultat pratique ; 4° que la population productive des paroisses de la rive droite du St-Laurent entre Laprairie et Lévis atteint le chiffre de près de 70,000 âmes ; 5° que la production exportable annuellement des dites paroisses et des paroisses immédiatement voisines est d'environ \$3,700,000 ; 6° que plusieurs industries importantes y seraient en exploitation et que l'agriculture s'y développerait davantage, si elles étaient favorisées d'un chemin de fer ; 7° Que le territoire d'un chemin qui relierait entre elles les dites paroisses, ne présente aucune difficulté sérieuse de construction ; 8° enfin, que toute la population de la région de la rive sud du St-Laurent entre Longueuil et Lévis est parfaitement unanime à demander la construction de la ligne projetée.

Que la Chambre de Commerce du District de Montréal, après un examen de la question à la suite des données qu'elle s'était ainsi procurées au préalable, a préparé un projet de résolution qu'elle a communiqué aux principaux personnages des paroisses des villes et villages, ainsi qu'aux membres des parlements d'Ottawa et de Québec, aux Sénateurs et aux Conseillers législatifs des divisions intéressées, en les invitant en même temps à se rendre à Nicolet, comme étant l'endroit le plus convenable, le 26 Octobre 1889, pour y discuter le dit projet de résolution :

Que de fait, le 26 octobre 1889, à Nicolet les personnes suivantes se sont réunies dans la salle de l'Hôtel-de-Ville sous la présidence de l'honorable F. X. O. Méthot, Conseiller, législatif à savoir : Les Conseillers Brissette et Lalonde de la ville de Longueuil, M. le conseiller Bénard, de Boucherville, les maires de St-Antoine, comté de Verchères, de St-Denis comté de St-Hyacinthe, de St-Thomas de Pierre-ville, de Nicolet, de Gentilly, de St-Pierre les Becquets, de St-Jean-Baptiste de Nicolet, M. Beaulieu, Maire de la ville de Lévis, accompagné des conseillers Couture et Fortin et de M. Joseph Roy, M. Michaud président de la Chambre de Commerce de Lévis accompagné de M. Lemieux, le secrétaire de cette chambre, M. L. J. Cartier de St-Antoine, de Verchères accompagné de MM. A. M. Archambault, de St-Antoine, M. V. Gareau et J-B. Crevier, de St-Denis, M. Marchessault et M. Coderre de St-Ours, M. D. L. Tourigny, N. P. de Gentilly, W. Delisle et J. L. Belcourt, de la Baie du Febvre, MM. Dr. Lacerte, C. Darveau, P. Robitaille, J. A. Dumontet, J. Paradis, P. J. Montreuil, J. T. Garneau, A. Lambert, E. Dupré, de la ville de Lévis, et Archambault de St-Pierre les Becquets.

Les autres personnes présentes étaient les honorables F. X. O. Méthot, C. L.; J. A. Dorion, C. L.; J. B. Guévremont, Sénateur, A; Rocheleau, M. P. P., Chambly, E. H. Laliberté, M. P. P., Lotbinière, Lussier, M.P.P., Verchères, V. Gladu, M.P.P., Yamaska, Boisvert, M.P.P., Nicolet, Cardin, M.P.P., Richelieu, C. Rinfret, M.P., Lotbinière, F. Vanasse, M.P., Yamaska, et MM. E. Houde, maire de St-Célestin, J. Richard, maire de St-Grégoire, L. Massé, maire de Bécancour, M. Gaumont, maire de St-Jean Deschaillons, L. Girard, maire de Ste-Perpétue et M. Trudel, maire de Larochele.

La chambre de commerce du district de Montréal était représentée par MM. D. Parizeau, F. D. Shallow, J. Contant et Charles Bossé, membres de son Conseil, et S. Coté, secrétaire ; tous munis de pouvoirs spéciaux.

En outre, les citoyens de la ville de Lévis étaient représentés par vingt-trois délégués spéciaux.

La convention étant organisée comme susdit et la délibération ayant eu lieu suivant les formes ordinaires, la résolution qui suit fut unanimement adoptée par les délégués présents :—

1.—Considérant que les paroisses échelonnées sur la Rive Sud du fleuve St-Laurent, depuis la paroisse de Laprairie jusqu'à la ville de Lévis et les paroisses avoisinant les susdites paroisses, mais plus

particulièrement celles existant sur le territoire entre Lévis et Sorel, sont privées des avantages d'une voie ferrée qui les mettrait en communication directe, rapide et ininterrompue avec Montréal et son grand réseau à l'Ouest et avec les provinces maritimes par voie du chemin de fer Intercolonial à l'Est;

2.—Considérant que le succès définitif du chemin de fer de Montréal à Sorel, pour une partie des dites paroisses, et celui des autres lignes à l'état de projet ou en voie partielle d'exécution inspire des doutes sérieux;

3.—Considérant que le chemin de fer Intercolonial ne couvre pas ses dépenses parcequ'à un point vers Lévis, son trafic est absorbé par une ligne qui contrôle les tarifs de fret et de passagers depuis Halifax jusqu'à Montréal; à savoir la ligne du Grand Tronc;

4.—Considérant qu'un chemin de fer qui, prenant le terminus présent du chemin de fer Intercolonial à Lévis, atteindrait Montréal en passant par les dites paroisses de la rive sud et absorberait le chemin de fer de Montréal et Sorel, et les autres lignes projetées ou en voie de construction partielle, pourrait se soutenir par son trafic local, attendu que les paroisses en question renferment une population d'au-delà de 60,000 âmes produisant une valeur annuelle exportable d'environ \$3,700,000 annuellement;

5.—Considérant qu'un pareil chemin de fer contribuerait, en formant une communication uniforme comme *Trunk line* entre Montréal et les provinces maritimes, à développer davantage le riche pays sur son parcours, tout en dégageant le chemin de fer Intercolonial d'un contrôle qui est une charge réelle au trésor fédéral;

6.—Considérant que le chemin de fer Intercolonial a été projeté et construit, à l'origine, dans le but de relier entre elles toutes les provinces de la Confédération et qu'avec son terminus présent il ne remplit pas pleinement l'objet de sa construction, lequel serait autrement atteint s'il était poussé jusqu'à Montréal.

7.—Considérant que le prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal, le long du St-Laurent, par la rive sud, ne saurait nuire aux intérêts des voies ferrées construites dans l'intérieur de la province de Québec, mais serait au contraire une cause nouvelle de développements matériels;

8.—Considérant que les paroisses susdites, qui n'ont de communications avec les centres importants du pays que durant la saison d'été, sont unanimes à réclamer le dit prolongement de l'Intercolonial, depuis

Lévis jusqu'à Montréal, afin de faire cesser les inconvénients qui nuisent leurs développements, il soit

RÉSOLU

De prier le gouvernement fédéral du Canada de prendre à sa charge la construction d'une voie ferrée depuis le terminus actuel du chemin de fer Intercolonial jusqu'à la cité de Montréal par la rive sud du fleuve St-Laurent.

Que la Chambre de Commerce du District de Montréal, par l'entremise de ses délégués, alors présents, fut chargée de transmettre au gouvernement fédéral, la résolution adoptée à Nicolet par la dite Convention.

Et les soussignés ont l'honneur de vous exposer en outre que, dans tout ce qui se rattache à cette question, la Chambre de Commerce du district de Montréal n'a pas eu d'autre objet que de provoquer l'expression d'une opinion unanime et vraie en faveur de la construction d'une ligne qui serait le prolongement du chemin de fer Intercolonial jusqu'à Montréal, sans vouloir en aucune façon désigner aux aviseurs de Sa Majesté les moyens d'atteindre ce but tant désiré et considéré comme absolument utile au Commerce du Canada.

Montréal. 23 Novembre 1889.

2

