

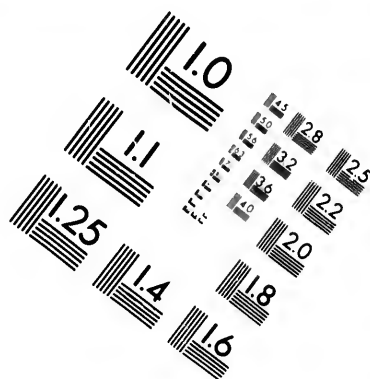
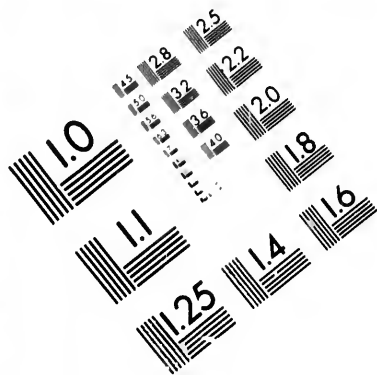
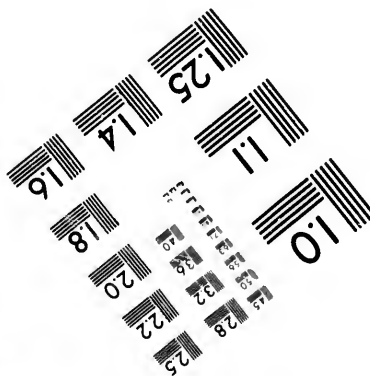
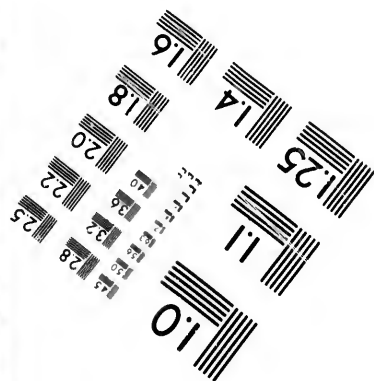
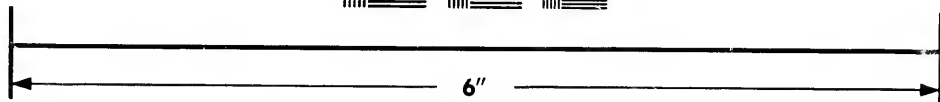
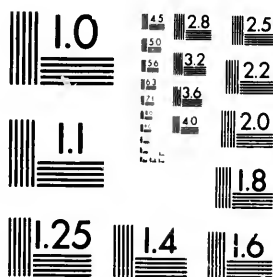


IMAGE EVALUATION TEST TARGET (MT-3)



Photographic Sciences Corporation

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

15 28 25
16 32 22
18 20 18

**CIHM/ICMH
Microfiche
Series.**

**CIHM/ICMH
Collection de
microfiches.**



Canadian Institute for Historical Microreproductions / Institut canadien de microreproductions historiques

10

© 1981

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
- ☐ Covers damaged/
Couverture endommagée
- ☐ Covers restored and/or laminated/
Couverture restaurée et/ou pelliculée
- ☐ Cover title missing/
Le titre de couverture manque
- ☐ Coloured maps/
Cartes géographiques en couleur
- ☐ Coloured ink (i.e. other than blue or black)/
Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)
- ☐ Coloured plates and/or illustrations/
Planches et/ou illustrations en couleur
- ☐ Bound with other material/
Relié avec d'autres documents
- ☒ Tight binding may cause shadows or distortion
along interior margin/
La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la
distortion le long de la marge intérieure
- ☐ 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.
- ☐ Additional comments:/
Commentaires supplémentaires:

- ☐ Coloured pages/
Pages de couleur
- ☐ Pages damaged/
Pages endommagées
- ☐ Pages restored and/or laminated/
Pages restaurées et/ou pelliculées
- ☒ Pages discoloured, stained or foxed/
Pages décolorées, tachetées ou piquées
- ☐ Pages detached/
Pages détachées
- ☐ Showthrough/
Transparence
- ☒ Quality of print varies/
Qualité inégale de l'impression
- ☐ Includes supplementary material/
Comprend du matériel supplémentaire
- ☐ Only edition available/
Seule édition disponible
- ☐ Pages wholly or partially obscured by errata
slips, tissues, etc., have been refilmed to
ensure the best possible image/
Les pages totalement ou partiellement
obscurcies par un feuillet d'errata, une pelure,
etc., ont été filmées à nouveau de façon à
obtenir la meilleure image possible.

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

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

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

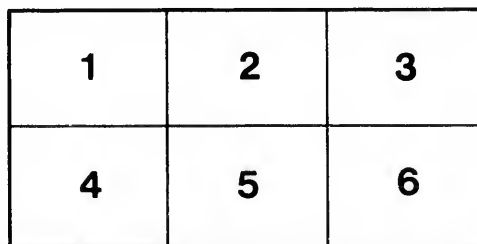
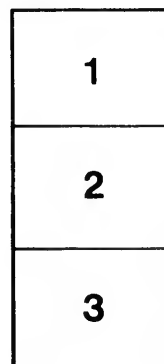
Library of the Public
Archives of Canada

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 ➡ (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 des Archives
publiques du Canada

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 ➡ 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.

D

M
réal
curs
fer o
cett
pret
don
dan
le d
Dan
du c
de l
lieu
ge.

N
rue
l'ap
plin
les
du
M.
l'H
Bea
Mo
et c
taie

I
fall
une
rem
bis
rela
nou
rèss

I
inv
cet
atte
Sèc
Rè
les
ma
ma
lan

I
Col
On
Le
plu

Le Chemin de Colonisation du Nord de Montreal.

DE MONTREAL A ST. JEROME.

RAPPORT DE *La Minerve* DU 17 FÉVRIER 1872.

Mercredi après-midi, nous laissons Montréal pour prendre part à une magnifique excursion à St. Jérôme, relative au chemin de fer de Colonisation du Nord. Les citoyens de cette localité voulaient offrir une nouvelle preuve de l'appui vigoureux qu'ils entendent donner à cette entreprise, et de leur confiance dans la compagnie, dont Sir Hugh Allan est le digne Président et qui se voue à son succès. Dans ce but, ils avaient invité les directeurs du chemin et tous les membres de la presse de Montréal à un superbe banquet qui a eu lieu jeudi après-midi dans ce florissant village.

Nous laissons les bureaux de la compagnie, rue St Jacques, à trois heures et demie de l'après midi. De nombreuses voitures se remplirent des invités, dont la plupart furent fidèles au rendez-vous. La direction du chemin du nord était représentée par Sir Hugh Allan, M. Louis Beaubien, M P P, l'Hon. M. Ouimet, l'Hon. M. Abbott, M. P. S. Murphy et M. J. B. Beaulry. M. J. A. Chapleau, MPP, M. J. A. Mousseau, M. l'Échevin Wilson, M. C. Legge et des représentants de toute la presse, compaient aussi au nombre des excursionnistes.

Le temps était extrêmement rigoureux, et il fallait s'armer de courage pour entreprendre une aussi longue route. Les chemins étaient remplis de neige, qui fouettée par la bise s'élevait en tourbillons. Nous fîmes relai au Sault au Récollet, et vers six heures, nous arrivions tous sains et saufs à Ste. Thérèse.

Les Messieurs du Séminaire voulurent bien inviter tous les excursionnistes à se rendre à cette institution où une fort jolie réception les attendait. Le Révd. M. Nantel, Supérieur du Séminaire, le Révd. M. Clément Aubry, le Révd. M. Charlebois, curé de la paroisse, et les autres professeurs de cette remarquable maison d'enseignement nous reçurent de la manière la plus cordiale et la plus bienveillante.

L'on se rendit dans une grande salle du Collège fort bien décorée pour la circonstance. On y voyait à profusion drapeaux et verdure. Le corps de musique du Collège lit entendre plusieurs beaux airs, puis le Révd. M. Nantel

présenta l'adresse suivante, qui fournit une nouvelle preuve de l'intérêt que le clergé porte à la grande cause de l'amélioration et du progrès du pays au moyen des chemins de fer. Elle a de plus une signification toute particulière dans les circonstances actuelles sur laquelle il n'est pas besoin d'insister.

Voici cette adresse :

" A Monsieur le Président et à Messieurs les Directeurs de la Compagnie du chemin de fer de Colonisation du Nord."

" Messieurs,

" Vous nous permettez, à l'occasion de votre passage à Ste. Thérèse, de vous souhaiter la bienvenue et de vous exprimer combien nous sommes heureux de recevoir un instant dans nos murs des hôtes aussi distingués. Cette visite nous honore et en même temps nous réjouit, car nous y voyons un nouveau gage de succès pour une entreprise qui nous intéresse à tant de titres. Avec l'énergie et la constance qui la caractérisent, votre compagnie ne peut que triompher de tous les obstacles et nous pouvons espérer qu'elle sera bientôt en état de nous donner le chemin de fer dont le besoin se fait si vivement sentir dans cette partie du pays.

" Pour nous, messieurs, nous appelons ce résultat de tous nos vœux et nous sommes prêts à travailler dans la mesure de nos forces au succès d'une entreprise que nous savons devoir être utile non-seulement à nous, mais au pays tout entier.

" Je vous prie d'agréer, Messieurs, l'hommage de nos respects et l'assurance de notre dévouement.

" (Signé.)

" LE SUPÉRIEUR ET LES DIRECTEURS

" Du Collège Ste. Thérèse."

Sir Hugh Allan répondit dans des termes extrêmement heureux. Il assura qu'il était décidé à faire ses plus grands efforts pour assurer le succès du chemin du Nord, et le pousser jusqu'au Pacifique. Il ajouta qu'il voyait avec plaisir qu'un aussi grand nombre d'étudiants venaient puiser leur instruction dans une ins-

titution aussi supérieure par son enseignement et que ce fait était d'un bon augure pour l'avenir du pays avec lequel devra s'identifier la jeunesse actuelle. Ces remarques aussi concises que bien dites furent chaleureusement applaudies.

Les invités laissèrent la salle au son de la musique, puis se rendirent au réfectoire où un excellent goûter les attendait. Après avoir fait amplement honneur à ce repas improvisé, les invités prirent congé des messieurs du collège, on ne peut plus charmés de leur hospitalité.

A sept heures et demie nous étions en route pour St. Jérôme où quelques voitures arrivèrent à dix heures et demie et d'autres après-midi. Bon nombre des invités acceptèrent l'hospitalité du Révd. M. Labelle, entre autres Sir Hugh Allan, et d'autres allèrent loger à l'hôtel de M. Grignon qui est parfaitement tenu.

Le lendemain matin la plupart allèrent visiter le village de St. Jérôme et ses alentours qui sont on ne peut plus pittoresques. Les excellents citoyens de la localité se prodiguèrent comme leur digne euré pour nous être agréables.

Vers onze heures de l'avant-midi, la corporation de St. Jérôme se rendit au presbytère et présenta par l'entremise de son maire, M. Godfroi Laviolette, l'adresse suivante aux directeurs du chemin du nord.

" A Messieurs le Président et Directeurs de la
" Compagnie du Chemin de fer de Colo-
" nisation du Nord de Montréal.

" Messieurs le Président et Directeurs,

" La présence de Sir Hugh Allan à St. Jérôme ainsi que celle des autres Directeurs du Chemin de Fer de Colonisation du Nord de Montréal, comble d'une grande joie les citoyens de cette paroisse parce que leur visite dans cette localité est un gage assuré du succès de la grande entreprise qui agite aujourd'hui tous les esprits et qui nous intéresse à tant de titres.

" Lorsqu'une compagnie de chemin de fer a placé sa confiance dans un homme comme Sir Hugh Allan, dont les talents distingués, l'indomptable énergie, la haute capacité dans les affaires, les immenses richesses se sont fait connaître par tout le pays et jusque sur les marches du trône, elle s'est acquies par là une force invincible parce que la tête donne l'empreinte de sa vitalité à tous les membres.

" Recevez donc, Monsieur le Président et Messieurs les Directeurs, l'expression de notre gratitude pour l'honneur que vous nous faites aujourd'hui, et soyez assurés que les habitants de St. Jérôme en conserveront un souvenir qui ne s'effacera jamais de leur mémoire.

" G. LAVIOLETTE,

Maire du Village de St. Jérôme.

" St Jérôme, 15 février 1872. "

Sir Hugh Allan remercie la Corporation pour cette bienveillante adresse en son nom et celui des directeurs de cette compagnie. Je suis très flatté, dit-il, de la manière dont il y est parlé de moi, mais je crains bien toutefois n'avoir pas droit à tout le crédit que l'on m'attribue.

Il est vrai ce, endant que j'ai fait des efforts, et je pourrais dire avec succès, dans une certaine mesure, pour promouvoir l'avancement du pays ; et je désire sincèrement travailler à son progrès aussi longtemps que je le pourrai. En ce qui concerne la grande entreprise dans laquelle je suis actuellement engagé, et qui explique aujourd'hui ma présence au joli village de St. Jérôme, je dirai que la seule condition de succès est l'union des efforts et du travail opiniâtre pour l'obtenir. *Que tous ceux qui y sont intéressés mettent en action une volonté inébranlable, qu'ils travaillent avec persévérance et sans relâche ; et que chacun consacre son influence et son temps, en autant que possible, à chaque mesure qui pourrail tendre au progrès de l'entreprise et le succès est assuré.* (Applaudissements).

Notre récompense sera la prospérité du pays en général et surtout de cette partie du pays à travers laquelle le chemin de fer passera.

M. L. J. Beaubien, M. P. P., dit :—

Dans notre entreprise, Messieurs, les difficultés ne nous ont pas manqué, mais elles n'ont fait que mieux ressortir la vitalité de la grande œuvre au succès de laquelle nous travaillons de toutes nos forces. Pour vaincre ces difficultés, nous avons marché avec ensemble et énergie ; la force a été le résultat de l'union. Si nous sommes forts aujourd'hui, si nous pouvons triompher de la lutte engagée contre nous, nous le devons à l'appui que nous avons rencontré par tout le pays.

Notre entreprise est une œuvre nationale ; témoin, l'appui que lui a donné le gouvernement de la Province ; témoin, le support que lui accorde une si large partie de la population ; témoin, l'accueil froid que vous avez fait à une autre députation, rapide dans ses mouvements *d'aller et retour* ; témoin, la réception chaleureuse et sympathique que vous faites à notre digne président aujourd'hui et à notre compagnie.

Je me réjouis de l'accueil empressé que vous faites à notre digne président. Si Sir Hugh Allan réussit, comme je n'en doute pas, dans sa présente entreprise, le pays ne saurait manquer de lui prouver sa reconnaissance.

Comme on l'a déjà dit, il nous faut au nord un Grand-Tronc qui, dans ces régions aussi, sème la prospérité et la richesse. Le Nord qui a payé sa part dans les octrois pour les chemins subventionnés par la Province, et situés au sud du fleuve comme le Grand-Tronc, réclame à juste titre, qu'il soit favorisé à son tour.

En ce qui regarde la députation venue dernièrement de Montréal et qui, à ce que l'on m'assure, aurait répété ici que ses membres allaient faire tous leurs efforts pour empêcher à Montréal que l'on souscrive à notre entre-

prise
cette
tion
son
pour
la na
non
lun
Et
ave
dron
Le
nous
était
ses
est e
de l'
traire
bera
pays
tenir
crain
plau

L'H
terme

Je
faites
dans
est un
de l'e
nisati
dans
par ce
 dével
n'a fa
en sa
en fai
de Pro
l'a su
La po
ces su
Sans
je pû
celle d
direct
Hugh
nouve
contin
convai
gnie a
surmo
qui la
grand
à Ayl

L'H
Si j
re la
montr
travail
grand
engag
me un
l'honn
certain
et les

prise, je puis dire que nous ne craignons pas cette opposition. L'entreprise est tellement nationale, tout le pays est tellement intéressé à son succès, que la nation toute entière sera pour nous; et pour marcher réellement avec la nation, il faudra marcher avec nous. C'est non notre fait, mais le fait de la cause pour laquelle nous travaillons comme tant d'autres. Et nos hommes publics, comme nous en avons la preuve aujourd'hui, ne sauraient perdre ce fait de vue.

Le prospectus de la nouvelle compagnie nous dit que l'entreprise n'est plus ce qu'elle était, que les anciens directeurs se sont éclipés devant les nouveaux, qu'entia, la chose est en d'autres mains. Je puis dire aux amis de l'entreprise qu'il n'en est rien, qu'au contraire, nous n'avons qu'à nous louer de la libéralité du Président. Celui-ci sait que le pays tout entier est derrière lui, prêt à le soutenir, et des lors, il n'a aucune opposition à craindre, de quelque part qu'elle vienne. (Applaudissements prolongés).

L'Hon. M. Onimet parle ensuite dans les termes suivants :

Je vous remercie de l'honneur que vous me faites en m'appelant à vous dire quelques mots dans cette occasion. L'objet de la réunion est un témoignage additionnel offert aux amis de l'entreprise de notre chemin de fer de colonisation du Nord, et montre que nous avons foi dans la réussite de ce grand projet. Inaugurée par ceux qui ne croyaient pas dans l'origine au développement qu'elle a pris depuis, l'entreprise n'a fait que grandir. Le pays s'est exprimé en sa faveur, tous ont considéré qu'il fallait en faire l'artère principale des grandes voies de communication. Le Gouvernement de la Province l'a considéré comme national et il l'a subventionné d'une manière généreuse. La politique du gouvernement à l'égard de ces subventions a été approuvée par le pays. Sans entrer dans les détails de cette politique, je puis dire que l'on a foi dans le succès de celle qui nous occupe; tout la favorise. La direction en s'assurant les services de Sir Hugh Allan comme son Président, donne une nouvelle force au projet. Et si l'énergie se continue, nous pouvons avec confiance être convaincus qu'elle s'accomplira. La Compagnie a déjà rencontré des obstacles qu'elle a surmontés et confiante dans le zèle de celui qui la dirige, soyez certain M. le Maire, que cette grande voie de communication de Montréal à Aylmer sera bientôt en pleine opération.

L'Hon. M. Abbott dit en réponse :—

Si je parle en anglais, ce n'est pas que j'ignore la langue française, mais comme pour démontrer que les canadiens-français et anglais travaillent de concert pour le succès de la grande entreprise dans laquelle nous sommes engagés. Je vous remercie cordialement, comme un des directeurs de la compagnie, pour l'honneur que vous nous avez fait. Je suis certain que l'énergie déployée par les directeurs et les dispositions dont ils ont fait preuve, as-

sureront le succès de cette grande œuvre nationale. J'appelle cette entreprise une œuvre nationale, parce que les avantages qu'elle offre sont d'un caractère national. Ce que le pays exige, c'est le développement, la colonisation, l'encouragement aux émigrants pour venir s'y établir, et une carrière à ceux qui y sont déjà. Quoiqu'on puisse faire en dire en faveur de la colonisation, la vraie méthode pour coloniser, est de fournir de l'emploi et du pain à tous les émigrants et d'encourager ses habitants à y demeurer. Ce serait là un de ces grands bienfaits que conférerait au pays ces entreprises publiques, et ce n'est pas le moindre. Je ne réclame pas le mérite de l'initiative personnelle au sujet de cette œuvre, mais j'espère qu'on ne m'accusera pas de n'avoir pas travaillé sans cesse à son succès depuis que j'ai eu l'honneur d'y être associé. En remerciant la Corporation, pour son adresse et ses éloges bien mérités à l'adresse de notre Président, je dirai avant de clore ces quelques remarques, que je ne cesserai de m'intéresser au succès de l'entreprise, tant qu'il me sera possible de le faire.

M. Thos. White, de la *Gazette*, dit :

Je ne suis pas, dit-il, Directeur de la compagnie, mais néanmoins, je desirais sincèrement voir l'exécution du projet, qui aura mon appui tant qu'il me sera loisible de lui accorder. J'ai vu en Haut-Canada les grands avantages découlant de l'ouverture et de la colonisation du pays au moyen des chemins de fer et le résultat sera indubitablement le même ici. J'espère aussi que l'entreprise sera exécutée avec énergie et zèle. Dans ce cas, je suis certain que la partie Nord du pays prouvera qu'elle recèle autant d'éléments de force et de prospérité que toute autre partie de la Puissance. Il n'est pas de l'intérêt de la Confédération qu'aucune partie de ce pays soit si considérable et si puissante qu'elle puisse éclipser et opprimer les autres. La Province de Québec, par sa position centrale et les avantages que lui donne le St. Laurent devrait consolider les autres provinces, et elle ne le pourra faire qu'en développant ses ressources et au moyen d'entreprises du genre de celle qui nous a réunis ici.

M. Chapleau, M P P, dit que la meilleure preuve de l'harmonie et de l'entente qui régneront parmi tous ceux qui s'intéressent à cette grande entreprise se manifeste par le fait que tout le monde se comprend parfaitement dans quelque langue que l'on s'exprime et que l'on s'applaudit mutuellement dans les deux langues. L'entreprise réussira, il n'y a pas de doute : la Province semble l'avoir favorisée, malgré tous les obstacles que l'on a jetés sur son passage. On peut comparer cette entreprise à un grand monument dont quelqu'un aurait eu l'idée pour en faire un ornement national, les uns auraient eu l'idée de la forme, d'autres celle du site; les uns auraient commencé à dégrossir le bloc, les autres l'auraient taillé et poli; tout le monde admirant le chef-d'œuvre.

vre ; une seule chose restait à faire : c'était de transporter le colosse, la chose était d'autant plus difficile que sur la route, des ennemis cachés, avaient résolu de le renverser. Enfin, une main puissante se présente : d'un levier gigantesque, il soulève le colosse, le transporte aux acclamations de tous, et le place sur son piédestal.

Le nom de cet homme s'attache au monument avec un titre de gloire additionnel, celui d'avoir écrasé sur son passage les rivaux jaloux qui voulaient l'arrêter. Voilà votre entreprise ; amenée presque à sa fin par vos efforts, votre énergie, votre persévérance, elle a trouvé dans la personne de son Président actuel celui qui la mènera heureusement et victorieusement à exécution ; celui-là a déjà vu bien des tempêtes, à travers lesquelles sa fortune a vogué triomphante, il saura bien briser les obstacles qu'on voudrait en vain lui opposer.

On a parlé des 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 banquet eut lieu dans le magnifique hôtel de M. Grignon, vers trois heures de l'après-midi. Outre les Directeurs du chemin de fer, les membres de la presse, on remarquait parmi les convives les Rév. MM. Labelle, Nantel, Supérieur du Séminaire de Ste. Thérèse, Thibaut, vicaire de St. Jérôme, les conseillers municipaux de St. Jérôme, et de nombreux citoyens de cette paroisse. Le Maire de la localité M. Godfroi Lavolette, souffrant de blessures qu'il avait reçues lors de l'incendie qui a détruit dernièrement sa maison n'a pu presider le dîner, mais il a été remplacé on ne peut mieux par M. le Dr. Prévost, qui a fait preuve d'autant de tact que de dignité.

La table ployait sous la richesse et la variété des comestibles qui l'encombraient et que l'on a pu apprécier de vins excellents. Le service avait été préparé par M. Carlisle et c'est dire qu'il n'a rien laissé à désirer.

Voici la carte du Dîner :—

Le Village de St. Jérôme à Sir Hugh Allan, l'Hon. Président, et aux Directeurs du Chemin de Colonisation du Nord de Montréal.

BIENVENUE A NOS HOTES.

Menu du Dîner—Soupe aux Huîtres.

Poisson—Truites saumonées aux Anchois, Doré Rôti, Sauce au Vin, Morue Bouillie, Sauce aux Huîtres, Black Bass, au gratin.

Huîtres frites au gratin et au naturel—Homard au naturel, au gratin, Salade au Homard, Pâtés aux Huîtres.

Légumes—Pommes de Terre, Blé-d'Inde, Tomates.

Sauces—Tomates Yorkshire, Cornichons, Concombres marinés Worcestershire et Chateaufort, Fromage et Céleri.

Entremets—Pudding à la Reine, Sauce au Vin, Crème Italienne, Tartes aux Pêches et aux Prunes, Gâteaux ornés.

Dessert—Pommes, Oranges, Raisins, Noix, Prunes.

On y lisait les devises suivantes :—

Vaincre ou périr avec elle !

C'est le Grand-Tronc du Nord que nous voulons depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique, et non pas seulement l'embranchement de St. Jérôme !

L'énergie, la persévérance et le patriotisme de nos amis dompteront l'injustice et le fanatisme de nos adversaires.

Après que l'on eut fait honneur aux mets, le Président proposa les santés suivantes :

La Reine :—*God save the Queen ;*

Les parlements et les gouvernements fédéraux et locaux.

L'hon. M. Ouimet dit quelques mots en réponse et fut suivi de M. Rodrigue Masson. La législature fédérale, dit-il, a eu le plaisir de faire en ce qui regarde l'entreprise actuelle du chemin du nord. Mais elle a donné la vie aux deux compagnies du Canada Central et du Chemin de Colonisation du Nord, en passant l'acte qui a assuré leur amalgamation. Il était dans l'intérêt du pays que ces deux compagnies se réunissent, mais leur amalgamation ne s'est pas faite sans rencontrer des obstacles sérieux. Car, on sait que le gouvernement d'Ontario tenait mordicus à ses terres et ne voulait s'en dessaisir pour aucune considération. L'hon. M. Abbott peut témoigner des efforts que je fis alors en faveur de l'entreprise qui intéresse d'une manière particulière tout le nord de cette province. Heureusement que le gouvernement de Québec a montré plus d'intérêt à l'égard de cette entreprise et l'on sait combien libéral a été le décret qu'il a accordé à ce chemin. Mon seul regret est qu'il n'en ait pas fait autant pour le chemin d'embranchement de Ste. Thérèse à St. Jérôme.

Lorsqu'il s'est agi du vote d'un million à Montréal, je me suis fait un devoir de me rendre, en ma qualité de propriétaire à Montréal, et j'ai fait tous mes efforts pour faire com-

dre au leur int-
mle à
Montre-
min de
seulem-
au suc-
travail-
blés in-
qui leu-
nomie

Il est
fluence
semble
Dans c-
des ann-
ment e-
devra s-
ront la
Ste. Th-
chemin
s'atten-
leur ser-
ges qui
parfait-

M. C-
nement
près da-

Avan-
d'être p-
la décl-
memb-
complè-
désorma-
deto-
les ami-
douté d-
comme
aux in-
pu d'u-
l'hon. r-
une no-

L'hon-
pondre
dire la
dant ta-
tre a a-
réunion-
on de c-
chaque
leur la-
baine.
ves et
nous n-
En ell-
ches à
le gouv-
l'endro-
ment c-

Com-
marqu-
federat-
impeit-
polinq-
ses cré-
qui on-
en se r-
ment.

dre aux grands propriétaires qu'il était de leur intérêt immédiat de venir libéralement en aide à cette entreprise. La Division Est de Montréal a besoin d'un terminus de chemin de fer tout comme la partie ouest. Non-seulement la classe commerciale est intéressée au succès de l'œuvre, mais encore celle des travailleurs. Sur l'article seul du combustible ils réaliseront au moyen d'un chemin de fer qui leur apportera du bois du Nord une économie considérable.

Il est certain qu'il y aura de grandes influences pour et contre le chemin. Mais il ne semble pas douteux que l'œuvre réussisse. Dans ce cas, on peut espérer qu'avant bien des années St. Jérôme prendra un accroissement extraordinaire et sa magnifique rivière devra se border de manufactures, qui semeront la vie et l'aisance dans cette localité. Si St. Thérèse et St. Jérôme veulent avoir le chemin, il n'y a pas de doute qu'ils doivent s'attendre à faire quelques sacrifices. Mais ils leur seront rendus au centuple par les avantages qui en résulteront. Ceci du reste semble parfaitement compris.

M. Chapleau en répondant pour les gouvernements et parlements locaux s'exprima à peu près dans ces termes :

Avant de répondre à la santé qui vient d'être proposée, je me permettrai d'applaudir à la déclaration franche et énergique de l'hon. membre qui vient de s'asseoir. Son adhésion complète à cette entreprise vous est acquise désormais. On avait essayé peut-être de le détourner de cette voie, mais je suis sûr que tous les amis qui le connaissent n'ont jamais douté de son dévouement sincère à cette cause comme tout ce qui touche de près ou de loin aux intérêts du comté qu'il représente. L'appui d'une famille aussi puissante que celle de l'hon. monsieur ne peut manquer d'ajouter une nouvelle garantie au succès de l'œuvre.

L'hon. Procureur-Général n'a pas voulu répondre de suite à cette santé, se réservant de dire la pensée de son gouvernement en répondant tantôt à une autre santé. L'hon. ministre a ajouté gaiement qu'il y avait dans cette réunion des gens qui ne perdaient pas l'occasion de critiquer les actes du gouvernement local chaque fois qu'elle se présentait, et qu'il leur laissait en ce moment cette bonne aubaine. Voyez comme ces messieurs sont braves et agressifs lorsqu'ils savent d'avance que nous n'avons que des éloges à leur décerner ! En effet, je suis forcé de remettre les reproches à un autre jour, pour féliciter avec vous le gouvernement de Québec sur sa politique à l'endroit des chemins de fer, et particulièrement de celui qui nous occupe en ce moment.

Comme tous les grands événements qui marquent le mouvement des peuples, la Confédération n'a été que le résultat des besoins impérieux demandant un changement à l'état politique et matériel du pays ; le mérite de ses créateurs a été dans la sagesse de ceux qui ont su prévoir les dangers qui menaçaient, en se rendant compte des nécessités du moment.

Le pays agité et fatigué par les luttes des ambitions politiques, divisé par les haines et les jalousies de sections, avait besoin d'un terrain plus vaste pour y laisser réaliser les aspirations d'agrandissement, des provinces rivales. L'ouverture d'un horizon immense pouvait déterminer un mouvement de diversion à cette fièvre impétueuse de domination. D'un autre côté, la séparation politique des deux provinces, donnait le caractère d'une noble émulation à ce qui n'avait été jusque là que de l'acharnement.

Les garanties expresses données aux minorités assuraient d'ailleurs la protection à tous les droits indistinctement.

L'idée qui a présidé à la constitution des législatures locales a donc été : 1^o De développer plus activement les ressources des provinces ; 2^o De faire disparaître les jalousies de sections tout en protégeant les droits des minorités.

L'ensemble, l'harmonie qui règnent parmi nous en ce moment, et qui n'est que le reflet de l'entente que l'on applaudit ailleurs, est une preuve frappante de l'heureuse influence qu'exerce la noble émulation du travail et du progrès sur les relations des individus.

Le gouvernement de Québec a compris cette idée, et les efforts qu'il a faits pour sa réalisation, lui méritent les félicitations de tous ceux qui s'intéressent à la grande œuvre de la Confédération, la création d'une grande nationalité canadienne.

La législature de notre province n'avait pas été non plus insouciant à ce sujet ; dès l'ouverture de la session, en janvier 1860, elle s'était prononcée vivement en faveur d'une politique libérale vis-à-vis les chemins de fer. Dans un discours sur l'adresse, je disais alors à propos de la politique que le gouvernement devait suivre à l'égard des octrois aux chemins de fer :

" Ces grandes voies ferrées ne sauraient être pour les entrepreneurs de ces travaux un avantage pécuniaire, parce qu'elles traversent en grande partie des terres incultes ; aussi est-ce une obligation pour un gouvernement de ne pas être mesquin dans l'encouragement qu'il doit leur donner. L'avarie est un défaut chez les individus ; chez les gouvernements, pour répéter un paradoxe devenu célèbre, c'est plus qu'un crime, c'est une faute, et une faute immense.

" Les gouvernements ne sont pas faits pour entasser des trésors et se faire millionnaires ; leur mission est d'utiliser pour le bien de la nation les capitaux dont ils peuvent disposer. Les terres publiques sont un capital qu'il est du devoir des gouvernements d'investir dans les entreprises utiles à la population."

Mais le gouvernement avait devoir être prudent ; avant de risquer le domaine public, il voulut s'assurer de la sincérité des demandes de ceux qui réclamaient son aide. Il avait commencé à encourager largement les chemins de colonisation qui sont les ruisseaux dont les voies ferrées sont les rivières ; il continua son œuvre jusqu'à qu'il crut que le temps était venu de pouvoir sans danger, sub-

ventionner les grandes lignes projetées de chemins de fer. Sa libéralité alors se montra aussi grande que l'avait été sa prudence, et le Chemin de Colonisation du Nord en reçut sa large part. Tout adversaire que l'on puisse être d'un gouvernement, on ne peut s'empêcher de louer de tels actes ; aussi cette politique fut-elle accueillie favorablement partout.

Plus de dix compagnies de chemins à lisses furent subventionnées, et quelques-unes d'entre elles ont déjà un commencement d'opération.

Parmi ces entreprises, le Chemin de Colonisation du Nord occupe, je pourrais le dire, une des premières places, par l'importance qu'il donne la perspective du Chemin du Pacifique dont il sera le premier chaînon. La colonisation de l'immense vallée de l'Ottawa dépend aussi pour son avenir de la construction de ce chemin. Et quel champ immense pour l'agriculture, le commerce, l'industrie, que cette vallée où des millions d'hommes pourraient trouver la vie et la prospérité.

Mais je vois, messieurs, que je m'aventure dans des considérations qui nous retiendraient trop longtemps ; j'oublie que nous sommes un peu dans une excursion de chemin de fer et que le temps d'arrêt est limité.

Laissez moi seulement, avant de terminer vos féliciter sur votre esprit d'entreprise et votre indomptable énergie. Le village de St. Jérôme est en ce moment l'exemple que l'on cite partout pour son esprit d'entente et son ardeur pour le progrès. Vous avez mis de côté vos anciennes dissensions politiques, qui vous appauvrirent, pour mettre tous ensemble l'épaule à la roue, et faire avancer le char qui doit vous apporter la prospérité. Toutes les bonnes et grandes œuvres vous trouvent prêts ; il y a quelques jours, c'était aux pauvres de la grande cité que vous portiez votre princière aumône ; hier, les sœurs-apôtres d'une contrée lointaine recevaient de vous une magnifique offrande, l'obole du riche ; aujourd'hui c'est une grande idée, à la veille de sa réalisation, qui jouit de vos largesses ; demain vos cœurs attendront une nouvelle misère à soulager et vos intelligences une nouvelle idée à réchauffer, faire germer et grandir.

On a voulu vous leurrer pour vous détourner de l'œuvre que vous avez entreprise ; on a fait luire devant vous des promesses trompeuses ; vous les avez repoussées et vous avez agi là avec le tact de gens pratiques et perspicaces.

Mais qu'ils prennent garde ceux qui veulent ainsi s'attaquer à la grande cause de la colonisation du nord ! On sait qui ils sont ; on sait de quelle influence ils peuvent user. Le jour serait fatal pour eux où l'on dirait au public que la fortune dont ils se vantent, pour nous effrayer, leur a été en partie fournie, et sans compensation, par eux-mêmes à qui ils veulent nuire aujourd'hui ! Nous n'avons jamais nui à leur progrès, nous les avons aidés dans leurs mauvais jours, et nous payons encore aujourd'hui sans murmurer l'énorme dette que leurs grasses fortunes laissent s'accumuler

tous les jours. Nous applaudissons aux heureux résultats que leur œuvre a produits dans le pays, qu'ils ne viennent pas déprécier une œuvre également rationnelle entreprise ici. L'opinion entière de la Province s'est prononcée ; c'est en vain que l'intrigue et le jeu des coulisseries voudraient la contrôler. On a menacé le verdict populaire de Montréal des lenteurs de la justice pour retarder l'exécution de l'entreprise ; on fait donc bien peu le cas de ce vote populaire que l'on courtisait tant quand les difficultés vous menaçaient !

Mais non, Messieurs, tout cela n'est qu'un jeu de bourse que l'on risque un moment, parce que l'on voit que l'œuvre recruta tous les jours de nouveaux éléments de succès ; le nom seul du nouveau Président de la Compagnie du Chemin de Colonisation du Nord a effrayé autant vos adversaires, qu'il a encouragé vos amis et vous a rassurés. Soyez toujours unis et « voulez », et soyez sûrs que le dicton se réalisera : « *When there is a will, there is a way.* »

Le Président propose ensuite la santé du *Président et des Directeurs de la Compagnie du Chemin de fer de Colonisation du Nord de Montréal.*

Sir Hugh Allan fut l'objet d'une véritable ovation, qui se traduisit par des applaudissements enthousiastes, lorsqu'il se leva pour répondre à ce toast.

En réponse il dit : On doit attribuer le nombre comme l'enthousiasme des convives à l'importance du chemin que l'on a en vue de construire. Et je dois vous remercier pour toutes les attentions que nous ont prodiguées les citoyens de St. Jérôme. Je n'avais jamais eu l'occasion de visiter la place et de connaître son importance, mais, en l'examinant aujourd'hui, j'ai été surpris et charmé de voir combien ce pays est beau et combien ses ressources sont considérables.

En parlant du Chemin de fer de Colonisation du Nord, il n'est que juste de vous dire comment je me suis trouvé associé à cette entreprise. Je dois dire d'abord que je n'ai pas eu l'honneur de l'initiative ; cet honneur appartient à d'autres. M. Beaubien qui est ici présent a été l'un de ses premiers et principaux promoteurs. Tous ceux qui sont ici présents connaissent sa grande persévérance et son énergie, et je n'ai pas besoin d'en dire davantage. Je crois que je suis le dernier des directeurs qui se sont associés à l'entreprise. Cela est dû au fait que tant que j'ai considéré cette œuvre comme une entreprise locale, je croyais qu'on pouvait l'effectuer sans mon aide. Je la considérais simplement comme un chemin de colonisation entre Montréal et Ottawa. Aussi tant que j'ai pensé que l'entreprise était restreinte à ce tracé, je ne crus pas nécessaire d'y prendre une part active. La question prit un aspect tout différent lorsque la Colombie Britannique fut admise dans la Confédération. Aussitôt que l'union fut accomplie avec la condition qu'un chemin de fer serait construit à travers le continent d'ici à dix années, j'ai cru qu'il fallait agir de toute nécessité et ne

pas tarder à peine d'avis ven de fer d Central du Pac route au Montréal réal es pacifique. *J'ai offe du Pa de const jusqu'à construi endroit. tel chem reellem importa de la Ch cette vo descend v ra nor notre p trees. prendre chose de ment de prise. ployer to et j'en ai sements*

L'Hon santé co Il dit c Hugh A treprise, et de so peut co en depit

Les p sible pla en fave local, qu mon pu

Il insi dit qu'el tout le p tout int car il se de prosp petite vi chaîn qu fer et l avoir p compren treprise.

Le Pr homm pleau, d toujours fenseur

Le Pr Corporat son répo troi d'un

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

construction. Et l'on est sur le point de commencer à construire 800 milles de plus à part le chemin du Pacifique Canadien. La Confédération a heureusement fait disparaître les aspérités de la vie politique dans une bonne mesure et aujourd'hui l'on s'occupe plus des intérêts du pays que ceux d'aucun parti. Mais il est vrai qu'il y a encore des occasions où l'on s'aperçoit que tout n'est pas encore oublié. Nous avons eu le *parti du programme*, le *parti bleu*, le *parti rouge* et le *parti national*, le dernier, et peut-être le moindre, mais en dépit de toutes ces appellations, le parti qui recevra, parcequ'il l'aura mérité, la confiance du pays, sera celui qui se sera voué au développement matériel de la Puissance. Et dans l'intérêt de cet avancement et de ce progrès, je désire le prompt succès et l'exécution de l'entreprise qui nous réunit ici aujourd'hui (Applaudissements.)

M. Jos. Tassé, de *La Minerve*, en répondant à cette santé, dit en substance: C'est un besoin pour moi, en cette circonstance, de rendre hommage à l'intelligence, au sens éclairé comme au patriotisme qui anime les citoyens de St. Jérôme. Cette localité mérite vraiment de servir comme modèle, et sans vouloir porter préjudice à qui que ce soit, je dois dire que si toutes les paroisses de la Province de Québec eussent à leur tête des hommes comme M. le curé Labelle et ses dignes paroissiens, nous pourrions espérer de voir une révolution matérielle s'opérer, en peu de temps, dans le pays.

La paroisse de St. Jérôme est située dans un endroit favorisé d'une manière exceptionnelle par la nature. Et pour quiconque a vu la scène magnifique qui se déroule à l'entour de nous, les beautés de ses sites pittoresques; pour quiconque connaît les richesses naturelles de toutes sorte que recèle son sol, l'importance qu'elle doit acquérir avant longtemps, comme le centre d'une vaste région agricole et manufacturière qui s'étend au-delà des Laurentides, on comprend l'enthousiasme du digne curé de St. Jérôme, le Revd. M. Labelle, et l'énergie qu'il déploie avec ses paroissiens, pour changer au plus tôt la condition économique de ce magnifique pays du Nord. Les citoyens de St. Jérôme comprennent qu'avec l'exécution du grand chemin de fer en perspective, l'avenir est à eux. Avant longtemps, leur population décuplera, leurs propriétés tripleront en valeur, et St. Jérôme sera le foyer d'une population industrielle et active, forte comme tous les peuples du nord.

Avec le chemin de fer, la magnifique rivière du Nord qui va verser ses flots dans l'Ontario, après avoir baigné une immense région, coulera avec moins de tranquillité qu'à présent. Sur une longue partie de son parcours, mais surtout à St. Jérôme, s'élèveront des scieries et des manufactures, qui donneront de l'emploi à des milliers de mains, et dont le bruit incessant remplira tous les échos d'autour. St. Jérôme est destiné à devenir un centre manufacturier important. Ses pouvoirs d'eau sont illimités et de beaucoup plus

puissants que ceux qui ont fait de Lowell ce que cette ville est aujourd'hui. Il deviendra, si l'on veut, le Lowell, et Montréal le Boston du Canada.

Ce n'est pas un vain rêve que caressent les citoyens de St. Jérôme. Lorsqu'on voit les chemins de fer dans l'Ouest des Etats-Unis semer les villes pour ainsi dire sur leur passage, lorsqu'on a vu le Grand-Tronc convertir les épaisses forêts des cantons de l'Est en champs fertiles, empir leur vaste solitude du bruit de la civilisation, on voit que la brillante perspective qui s'offre pour St. Jérôme n'est pas une vaine espérance qui doit se dissiper comme les brouillards devant les feux du matin. Non, cette espérance est basée sur des faits irréfutables, et sur les résultats produits en tous pays par les chemins de fer, ces puissants pionniers de la colonisation et de l'industrie.

Quoiqu'il arrive, St. Jérôme pourra toujours revendiquer l'honneur d'avoir donné le jour à la grande entreprise dont le succès est l'objet de tant d'espérances. C'est St. Jérôme qui a fait plus que n'importe quelle localité du Bas-Canada pour inaugurer le grand mouvement des chemins de fer, résultat incontestable de la confédération, et qui fait pâlir la période de 1854, qu'on a appelée l'époque des chemins de fer en Canada. Il y a trois ans, St. Jérôme demandait la construction d'un chemin à lisses de bois entre cette localité et Montréal. C'était une entreprise bien modeste, mais elle a eu pour effet d'attirer l'attention publique à Montréal et ailleurs sur l'importante question de la rapidité du transport, et de convertir toute la population de la vallée de l'Outaouais à la cause des chemins de fer. C'était le germe d'un grand arbre qui, vivifié par la sève du progrès, étendra avant longtemps ses rameaux au loin et portera tous les fruits abondants qu'il promet. Encore aujourd'hui, qui fait plus que St. Jérôme pour rattacher tous les hommes de progrès, les capitalistes comme les hommes politiques, en faveur de la grande entreprise actuelle?

St. Jérôme s'est prodigué depuis plusieurs années pour secouer l'apathie publique et gagner l'opinion des populations à la cause des chemins de fer. Mais il est sur le point de recueillir les fruits produits par ses abondantes sueurs. Le chemin de fer de colonisation du Nord est, suivant toutes les probabilités, un fait accompli. Comment pourrait-il échouer lorsque toutes les sympathies de l'opinion publique lui sont acquises, et lorsqu'il compte des promoteurs aussi zèles et aussi puissants? Comment pourrait-il échouer, lorsqu'à la tête de la compagnie, on compte un homme comme Sir Hugh Allan, qui, par ses étonnantes ressources d'homme d'affaires, et son indomptable énergie, a atteint l'une des positions financières les plus importantes du continent; un homme dont le nom seul est un gage de succès et qui a fait plus que quiconque soit pour mériter au Canada le nom de quatrième puissance maritime du monde?

Ce n'est pas un humble chemin à lisses de bois que vous aurez, citoyens de St. Jérôme

Vo
fat
fer
Gr
rat
All
ne
me
Ma
flu
Ho
car
rou
che
cha
L
sif
Nor
des
de l
de p
pour
jour
ce G
bran
des
pène
ront
ment
l'Ou
de qu
lopp
éton
M.
du C
marg
const
St. Jé
cours
miu à
munif
qu'en
englo
sans
chang
nouve
un di
n'est
pas d
min,
dont
Rien
ses m
Jérôm
donne
ficativ
(Appl
M.
Lorsq
teurs
lisses
plus r
de no
rait p
capita
voir q
l'opin
succès

de Lowell ce
Il deviendra,
à la Boston

caressent les
on voit les
Etats-Unis
ur leur passa-
ne convertir
de l'Est en
solitude du
la brillan-
Jerôme n'est
oit se dissiper
seux du ma-
basse sur des
ultats produits
de fer, ces puis-
sances de l'indus-

pourra toujours
onné le jour à
cées est l'objet
Jerôme qui a
localité du Bas-
nd mouvement
ntestable de la
la période de
des chemins de
St. Jérôme de-
chemin à lisses
ontreal. C'était
mais elle a eu
n publique à
tante question
et de convertir
de l'Ontario
fer. C'était la
vivilité par la
longtemps ses
tous les fruits
re aujourd'hui,
pour rattier tous
talistes comme
ur de la grande

Depuis plusieurs
publique et ga-
à la cause des
sur le point de
ar ses abondan-
de colonisation
des probabilités.
urrait-il échouer
de l'opinion pu-
lorsqu'il compte
aussi puissants?
lorsqu'à la tête
un homme com-
es étonnantes
es, et son in-
l'une des pes-
ortantes du con-
nom seul est un
plus que qui que
ada le nom de
e du monde?
emin à lisses de
as de St. Jérôme

Vous avez mérité plus que cela par votre in-
fatigable persévérance. Votre chemin sera en
fer, et il deviendra l'embranchement du
Grand-Tronc du Nord, qui, suivant les décla-
rations formelles que vient de faire Sir Hugh
Allan à ce banquet, doit non-seulement sillonner
la vallée de l'Ontario jusqu'à Hull,
mais encore être prolongé jusqu'au Sault Ste.-
Marie, pour là se joindre au chemin du Paci-
fique Nord Américain, en attendant que Sir
Hugh Allan lui-même couronne sa laborieuse
carrière et attache son nom à notre grande
route inter-océanique canadienne, dont votre
chemin sera comme l'anneau de cette longue
chaîne de chemin de fer.

Le jour ne saurait donc être éloigné où le
sifflet de la première locomotive du chemin du
Nord ira réveiller les échos les plus lointains
des Laurentides, et annoncer à la population
de l'immense vallée de l'Ontario qu'une ère
de grandeur et de prospérité nouée s'ouvre
pour elle. La presse de Montréal appelle ce
jour de tous ses vœux, car elle comprend que
ce Grand-Tronc construit, des chemins d'em-
branchement se font tout le long des gran-
des rivières qui confluent dans l'Ontario,
pénétreront au loin dans l'intérieur et donne-
ront une impulsion remarquable au mouve-
ment de la colonisation dans la vallée de
l'Ontario, qui seule est presque aussi gran-
de que la Province d'Ontario, et dont le déve-
loppement d'ici à dix ans sera réellement
étonnant. (Applaudissements.)

M. Beauchamp propose la santé du *Maire et
du Conseil Municipal de St. Jérôme*, et fait re-
marquer que lorsqu'il ne s'agissait que de
construire un chemin de bois de Montréal à
St. Jérôme, l'on est allé demander leur con-
cours à ceux qui offrent de construire le che-
min à St. Jérôme sans demander d'aide aux
municipalités. Mais ceux-ci ne répondirent
qu'en nous tournant en dérision. On devait
engloutir notre capital dans cette entreprise
sans en retirer le moindre bénéfice, rien n'a
changé depuis et pourtant le prospectus de la
nouvelle compagnie promet aux actionnaires
un dividende de 8 par cent! Evidemment on
n'est pas sérieux. La nouvelle compagnie n'a
pas du tout l'intention de construire le che-
min, elle veut détruire la grande entreprise
dont le succès est le but de tous nos efforts.
Rien de moins. Mais on saura bien déjouer
ses manœuvres et le Conseil Municipal de St.
Jérôme a déjà prouvé qu'il n'était pas prêt à
donner dans le piège par les résolutions sig-
nificatives qu'il a passées tout dernièrement.
(Applaudissements.)

M. le Dr. Provost répond à cette santé.
Lorsqu'il y a trois ans, dit-il, quelques direc-
teurs de l'ancienne compagnie du chemin à
lisses de bois venaient nous parler de l'en-
prise dont les proportions étaient alors bien
plus modestes qu'à présent, nous étions loin
de nous douter qu'en si peu de temps elle au-
rait pour elle l'influence de la politique, du
capital et de la presse. Je suis heureux de
voir qu'elle a rencontré une pareille faveur de
l'opinion, car c'est là le meilleur gage de son
succès.

Il est malheureux qu'une œuvre aussi na-
tionale rencontre de l'opposition de la part du
Grand-Tronc qui ne devrait pas voir un enne-
mi dans ce chemin de fer. Il est regrettable
que son gérant ait cru devoir venir ici derniè-
rement et déclarer hautement qu'il s'oppose-
rait de toutes ses forces au vote d'un million
de piastres par la Corporation de Montréal et
que même, si besoin était, dans le cas où nos
tribunaux ne lui donneraient pas raison, il
porterait l'appel de leur décision jusqu'en An-
gleterre. Quant à moi je considère les di-
recteurs provisoires de la nouvelle compagnie
comme des instruments du Grand-Tronc.

Le Conseil municipal de St. Jérôme pense
comme moi sur ce sujet et il a déclaré par des
résolutions qu'il condamnait l'opposition qu'on
fait de cette manière à l'entreprise et qu'il
avait pleine confiance dans l'entreprise ac-
tuelle comme dans ses directeurs.

Sir Hugh Allan propose la santé du Révd.
M. Labelle en des termes fort heureux. Il
rappelle que lorsqu'il y a bien des années il
alla passer deux ans à Ste. Rose, il avait pour
voisin le père de l'estimable curé de St. Jérôme,
et il est heureux de constater la belle répu-
tation d'homme intelligent et éclairé que ce-
lui-ci a su acquérir à tant de titres. Il remer-
cie le Révd. M. Labelle et ses paroissiens de
l'hospitalité si bienveillante qu'il a reçue ainsi
que ses collègues et dit qu'il n'oubliera ja-
mais toutes les attentions dont il a été l'objet.
Il ajoute que si ce chemin réussit comme il
n'en a pas le moindre doute, il n'y aura qu'une
voix pour reconnaître qu'il n'est personne qui
aura plus fait pour son succès que M. le Curé
Labelle (Appl. prolongés.)

Le Révd. M. Labelle se lève au milieu d'ac-
clamations frénétiques. Je suis, dit-il, beau-
coup honoré des bonnes paroles avec lesquelles
Sir Hugh Allan a bien voulu proposer ma
santé. Il est vrai que j'ai travaillé dans la
pleine mesure de mes forces pour le succès de
l'entreprise, mais je n'ai pu avoir d'autre in-
fluence que celle d'un pauvre curé de campa-
gne. Je suis heureux de voir que Sir Hugh
Allan ait cru devoir rappeler que mon père ait
été autrefois l'un de ses voisins. S'il a été
l'ami du père, pourquoi ne serait-il pas l'ami
du fils? Maintenant venons-en au chemin,
qui doit non seulement contribuer à dévelop-
per la paroisse de St. Jérôme et la grande val-
lée de l'Ottawa, mais qui doit avoir pour ré-
sultat final d'amener le commerce de l'Orient
par l'Amérique. Nos ancêtres ont caressé
pendant longtemps le rêve de faire passer par
le Canada et le St. Laurent, le commerce de la
Chine. Eh bien, ce rêve va devenir aujour-
d'hui une réalité. Nous aurons sans doute
encore bien des obstacles à vaincre, mais com-
bien n'en n'avons-nous pas surmontés depuis
trois années. Nous avons été des soldats
braves dans le combat et la Providence a voulu
que nous ayons vaincu jusqu'à ce moment.

J'ai déjà passé par bien des luttes et je dois
vous avouer que je ne crains pas de relever le
gant, lorsqu'on me le jette. Ainsi, quand on
vient me déclarer la guerre à St. Jérôme, je
l'accepte. On a pu m'accuser d'avoir un

amour de Don Quichotte pour la Compagnie actuelle, c'est probablement un nouveau pressage de son succès. Car, je m'efforce de pratiquer les trois vertus théologales. J'ai eu foi et espérance dans le succès de cette entreprise, et comme l'amour n'est rien autre chose que la charité qui est l'une de ces trois vertus, mon esprit de charité s'est agrandi, lorsque j'ai vu Sir Hugh Allan à la tête de la compagnie.

Il y a trois ans, on se moquait de moi, lorsque je me déclarais hautement en faveur de chemins à lisses de bois, mais je répondais à ceux qui me parlaient ainsi avec dédain : Rira bien qui rira le dernier. Quel a été le résultat ? Non seulement, nous aurons un chemin de Montréal à St Jérôme, mais un grand-tronc partant de Québec sur la rive nord du St Laurent, ira sillonner tout le pays, qui s'étend jusqu'à Ottawa, pour aboutir à l'Océan Pacifique. Dès cette époque pourtant, je songeais au chemin du Pacifique et j'écrivais à ce sujet à Sir G. E. Cartier, qui promit de tenir compte de mes notes. J'ai toujours eu pour ambition de voir se construire un Grand-Tronc dans le Nord, qui serait le premier anneau de la grande route internationale, et qui contribuerait immensément à développer le commerce, l'industrie, l'agriculture et la colonisation.

Il serait bien long de dire par combien d'épreuves j'ai passé. Mais je n'ai jamais perdu espérance, et aujourd'hui plus que jamais, nous sommes assurés que nous aurons non seulement le chemin de St Jérôme, mais aussi celui du Pacifique. Et cette assurance, je la base sur les déclarations de Sir Hugh Allan, qui saura bien par son influence triompher de tous les obstacles.

Je suis heureux de dire que notre gouvernement local a toujours eu pour politique de venir en aide aux chemins de fer, et je crois que le mérite qui lui en revient est le plus beau diamant de sa couronne. Aussi quand l'historien 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.

Le gouvernement fédéral ne peut pas agir autrement, car Sir Georges E. Cartier, lors d'une grande assemblée, tenue à Montréal, a déclaré qu'il considérerait le chemin de colonisation du Nord comme le premier anneau de la chaîne qui doit relier l'Atlantique au Pacifique. Prétendre qu'il lui est opposé, ce serait faire injure à son caractère. Tout véritable homme d'état doit suivre une ligne de conduite nationale, et sans cela, il est indigne de la direction des affaires de son pays. Et l'on pourrait dire de tout homme politique qui s'opposerait à l'entreprise que son astre a pâli.

La meilleure preuve que notre entreprise est en voie de succès, et que notre idée a marché, qu'elle s'est emparée de l'opinion publique, se trouve dans la position actuelle du Grand-Tronc, qui veut nous faire une guerre à mort. Mais nous ne craignons pas cette opposition, pas même en Angleterre, car notre idée est l'attrait du terrain, et il n'y a rien à craindre pour elle.

Nos terres sont hypothéquées dans le nord

pour construire le Grand-Tronc du sud, et maintenant celui-ci voudrait s'opposer aux 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.

Si le nord se développe à trente ou quarante lieues dans l'intérieur, est-ce que le Grand-Tronc n'en profitera pas lui-même ? S'il en était ainsi, il donnerait raison à ses adversaires, et tout le nord se liguierait contre lui pour avoir un Grand-Tronc, soutenu par les gouvernements fédéraux et locaux, et par tous ceux qui possèdent la richesse et ont à cœur l'avancement du pays, comme Sir Hugh Allan, et l'on agiterait le pays jusqu'à ce que le nord ait obtenu ses justes droits.

S'il en était ainsi, encore une fois le Grand-Tronc qui, depuis quinze ans a changé la face du pays — c'est pourquoi je l'ai toujours défendu jusqu'à présent — se ferait un tort incalculable. Il perdrait l'appui du pays, le soutien des conservateurs qui lui ont toujours été fidèles et qui seraient forcés de le combattre vigoureusement. Mais je crois que le Grand-Tronc saura empêcher les funestes conséquences que son opposition à notre entreprise pourrait produire. S'il persistait dans cette attitude hostile, il ne pourrait être animé que par un esprit extrêmement étroit. Quant à moi, je ne veux pas seulement un chemin de fer puissant en ce pays, mais j'en veux plusieurs. C'est en se couvrant d'un véritable réseau de chemins de fer que le pays se développera. C'est en exécutant toutes nos grandes entreprises publiques que nous pourrions progresser. Ainsi, je ne serais pas seulement en faveur des chemins de fer, mais je voudrais qu'on creusât le Lac St Pierre, qu'on canalisa l'Ottawa et qu'on complétât tout notre système de canalisation.

Ayons des vues larges. Favorisons toutes les grandes améliorations dont le pays doit bénéficier, mettons de côté toutes jalousies ou ambitions intéressées, ne fomentons pas des animosités intestines, mais donnons, au contraire, un appui énergique à toute entreprise qui a le progrès pour fin, et le Canada prendra avant longtemps la place honorable qui lui est réservée par les nations de ce continent. (Applaudissements frénétiques).

Ce discours termina le banquet, qui a réussi sous tous rapports. La plupart des orateurs ont fait montre d'une grande éloquence, et chacun a eu sa bonne part d'applaudissements.

Après le dîner, les excursionnistes prirent congé de leurs hôtes, on ne peut plus enchantés de la belle fête dont ils avaient été les heureux témoins. Tous revinrent sains et saufs à Montréal vers deux heures et demie hier matin. Nous en conserverons pour notre part le plus agréable souvenir.

Ce banquet a scellé la cause du chemin du nord. L'exécution de cette entreprise est certaine s'il y avait toutes les prohibitions humaines. Les déclarations solennelles de Sir Hugh Allan, le concours puissant de ses collègues, le vœu unanime de la population, tout annonce qu'un succès complet va couronner l'entreprise.

sud, et
oser aux
pas qu'u-
sans que
chemins

u quaran-
le Grand-
? S'il en
adversai-
re lui pour
r les gou-
t par tous
nt à cœur
Hugh Al-
à ce que le

s le Grand-
angé la face
toujours dé-
un tort in-
du pays, le
ont toujours
de le com-
a crois que
les funes-
ion à notre
il persistait
pourrait être
ement étroit.
eulement un
s, mais j'en
ouvrant d'un
er que le pays
unt toutes nos
ue nous pour-
erais pas sen-
e fer, mais je
t Pierre, qu'on
omplétât tout

orisons toutes
le pays doit
es jalousies ou
ontons pas des
mens, au con-
oute entreprise
Canada pren-
honorable qui
ns de ce conti-
étiques).
uet, qui a réus-
upart des ora-
de éloquence, et
plaudissements.
onnistes prirent
ent plus enchan-
aient été les heu-
t sains et saufs
t demie hier ma-
pour notre part

e du chemin du
e entreprise est
robilités humai-
elles de Sir Hugh
e ses collègues,
ion, tout annonce
onner l'entreprise.

