

Foreward

This document is a hand typed copy of an original publication, held in the genealogical records of Richard John de la Giroday¹. I accept any responsibility for any errors or omissions. The document has been reproduced as exactly as possible to the original.

This document holds the resounding voice of my Grandfather, sharing with the youth and leaders of his day, his experiences of traveling throughout Canada, the grand opportunities that awaited those with the courage to immigrate, a glimpse into his reasons of choosing British Columbia to immigrate to, and his love for the country of his birth, its people, and especially the young people of Mauritius. May he be forever blessed for his courageous and adventurous spirit that prompted him to find this new home for us, and establish us a birthright in this great country, Canada.

¹ 3818 Dezell Drive, Prince George,
British Columbia, Canada, V2M 1A3;
email: rgiroday@thewebworks.bc.ca

My translation is provided. As I am not a qualified translator, nor well versed in the French Language, and given that the text being translated was from the time circa 1926, it is inevitable that the exactitude and perfection of the translation are fully in question. However, this translation provides enough completion to allow those who do not read French to sufficiently understand the original document.

I have maintained the original presentation of material, only making changes where necessary to provide a clear understanding of each passage. When faced with a word that was difficult to translate I have sought to maintain the intent of the presentation. Each such choice, was made after much pondering and analysis of the passage. If a word was encountered that would not translate I have left it in its entirety in the translated version.

It is my hope that a relative or family friend will have the skill and desire to provide a fully correct translation of this memorable document and share it, that we may better understand the thoughts, feelings, and vision of our fore-father, contained in these precious

and

choice

words.

CONFÉRENCE

PAR

M. Emmanuel Boyer de la Giroday

Le Dimanche 2 Mai 1926 au Club de
Curepipe

PRÉSIDENCE DE
M.J.A.DUCLOS, C.M.G.

The General Printing & Stationery Cy.Ltd.
Port Louis, ILE MAURICE
1926

Conférence sur la Canada faite par M. Emmanuel Boyer de la Giroday dans la Paroisse de Ste. Thérèse, au Club de Curepipe, le dimanche, 2 Mai 1926.

Discours Du Président

M.J.A.Duclos présente le conférencier en ces termes:

M. LE CURÉ²,
Mesdames, Messieurs,

J'ai le très grand honneur de vous présenter le conférencier: M. EMMANUEL BOYER DE LA GIRODAY. Il va inaugurer aujourd'hui une series de conférences que le Comité des Fêtes de notre Cercle saura rendre nombreuses et attrayantes.

² Le Chanoine Martin

Il devait parler, il y a déjà trois semaines, lorsqu'il fut atteint dans ses affections les plus chères d'une manière si dramatique que l'âme Mauricienne en restera longtemps endeuillé.

Il nous parlera aujourd'hui avec tout son Coeur vibrant et enthousiaste.

Il nous parlera de sa nouvelle patrie d'adoption, qu'il aime du meme amour que sa petite patrie mauricienne; de cet amour qui s'est divisé, mais est cependant resté entire pour chacune d'elles, ainsi que l'amour maternel, a dit un grand poète...(appl).

Le Canada! Quel sujet inépuisable d'intérêt renaissant! Quel est celui d'entre nous qui n'a charmé sa première jeunesse, avide de sensations aventureuses, aux récits de coureurs des bois? Qui n'a tressailli d'angoisse, en les voyant aux prises avec les sauvages Peaux-Rouges, ces hommes si différents de notre race,

vêtues de peaux de bêtes, à la vue si perçante à l'ouïe si délicate? Iroquois, Sioux, Hurons, Indiens féroces et sanguinaires, vastes champs de neige, voies glacées, animaux à fourrures: voici quel-ques unes des visions dont s'est emplie notre jeune imagination. Elles faisaient courir en nous le frisson de l'irréel, tellement éloignées des objets qui nous étaient familiers. (appls)

Et après, lorsque nous eûmes l'héroïque histoire de ces colons français qui voulaient assurer le peuplement des terres canadiennes; lorsque nous connûmes, par leurs authentiques récits, quels trésors d'énergie, de charité et de foi furent dépensés par les religieux et les religieuses qui ont assuré l'évangélisation de ces milliers d'âmes qu'il fallait instruire et sauver, notre intérêt pour le Canada ne connut plus de bornes.

Et au point de vue politique, n'avons-nous pas toujours trouvé une corrélation

étroite dans nos destinées réciproques? N'y a-t-il pas un lien de parenté idéale qui unit les deux pays, l'un si petit, l'autre si vaste; tous deux fécondés, dès l'origine, par l'énergie et par le travail de colons français partis de Dieppe, du Havre ou de St. Malo?

Je ne sait pas ce qui guida mon ami LA GIRODAY vers cette terre lointaine. Je reste convaincu cependant que son cerveau idéaliste fut encore plus profondément imprégné que le nôtre, par ces sentiments et par ces sensations dont je viens d'évoquer la troublante saveur. (appl)

Et alors il partit avec les siens pour le Canada, faisant ainsi montre d'une énergie peu commune; et lorsque je pense que depuis qu'il a tracé cette voie, d'autres le suivront, d'autres l'ont déjà suivi qui vivent là-bas heureux et prospères, je me dis il n'est que juste de saluer en lui un professeur d'énergie qui est aussi, vous le

voyez bien, un sonneur d'espérance.. (Vifs appl.)

M. de la Giroday se lève. Il est vivement acclamé et dit:

M. le Président,

Les mots me manquent pour vous exprimer ma satisfaction pour l'honneur que vous m'avez fait, en m'invitant à m'adresser à un pareil auditoire, et en me présentant à lui en des termes aussi flatteurs.

Je suis particulièrement ému, mesdames et messieurs, de votre bienveillant accueil.

Je serais pourtant tenté de regretter d'avoir osé accepter de vous faire cette causerie dont le sujet est un voyage à travers le CANADA; car vraiment pour bien décrire les impressions que l'on éprouve dans ce merveilleux voyage qu'offre la traversée du CANADA, il faudrait posséder à la fois le talent d'élocution d'un Adolphe Duclos, l'éloquence captivante d'un

Maurice Martin, la clarté d'exposition de nos conférenciers les plus réputés.

Au lieu de tous ces talents, il ne reste hélas! que la bonne volonté d'un conférencier improvisé, qui va tenter, avec le concours de votre indulgence, de vous décrire simplement, mais imparfaitement, les spectacles qu'il a contemplés et les impressions qu'il en a gardées.

Du Bellay nous dit, dans son immortel sonnet: --

Heureux qui comme Ulysse a fait un beau voyage,
 Ou comme celui-là qui conquit la toison,
 Et puis est retourné plein d'usage et raison,
 Vivre entre ses parents le reste de son âge.

M. le Curé, Mesdames et Messieurs,

Je suis loin d'être Ulysse, *cependant* plus heureux que lui, j'ai fait plus d'un beau voyage, *sans toutefois pourtant conquérir la toison.*

Mais tout comme Ulysse, j'ai eu le bonheur de revenir vivre dans mon cher

petit pays, parmi mes parents, mes amis, et mes compatriotes, des heures exquises, comme celle-ci, par exemple, dont je garderai je vous l'assure, un inoubliable souvenir.

Il m'est particulièrement agréable de me retrouver au milieu de vous dans cette paroisse de Sainte Thérèse où j'ai vécu les plus heureuses années de ma vie.

C'est ici, en effet, que j'ai rencontré cette douce et admirable compagne qui est non seulement la joie et le bonheur de mon foyer, mais à qui je dois, par son dévouement et son abnégation au-dessus de tout éloge, d'avoir pu surmonter les pénibles épreuves que j'ai connues dans la vie.

Vous voudrez bien excuser, mesdames cette allusion intime et personnelle, mais en rendant un hommage mérité à mon épouse, n'est-ce pas en même temps payer un juste tribut à vous-mêmes, *exquisés fleurs de la société mauricienne*, que je

puis appeler sans exagération, les plus beaux bijoux de notre chère île Maurice.

Aussi, avant de quitter notre pays pour vous inviter par la pensée à voyager à travers le CANADA, laissez-moi vous dire que j'ai vu de bien beau pays depuis 18 ans; j'ai été témoin d'admirables vertus, voire même de nombreux actes d'héroïsme; mais rien ne surpasse à mes yeux les sites si riants et enchanteurs de notre petit île, comme aucune vertu ne dépasse en grandeur celle des épouses et surtout des mères mauriciennes.
(appl)

Nous voilà maintenant venant d'Europe, en vue des côtes du Canada; et alors, tout naturellement, comme il convient à des frères de race, avec le respect et l'émotion que l'on rencontre surtout dans des coeurs mauriciens, saluons ensemble cette vieille terre du Canada, colonie plus ancienne que la nôtre, mais sur laquelle, tout comme chez nous ici, la FRANCE, notre commune première mère-patrie, a laissé

sa douce et ineffaçable empreinte. (appl).

Dans ce pays jadis appelé la Nouvelle France, comme ici l'ancienne île de France, nous voyons le même courage, le même héroïsme présider à la fondation du pays, à sa colonisation, lutter contre des difficultés encore plus grandes que celles rencontrées ici; et ce, à cause des intempéries d'un climat très rigoureux et de l'opposition sourde et perfide des indigènes.

Et puis, ce furent les mêmes héroïques luttes que celles soutenues dans l'ancienne Ile de France pour défendre le sol, pied a pied, contre un adversaire redoutable, et, peu après, ce fut la conquête sous le poids du nombre.

Mais arrachés à leur patrie, les Mauriciens, comme les Canadiens, furent conquis par le coeur, après l'avoir été par les armes.

L'hostilité chevaleresque des débuts fit vite place à de la bienveillance de la part

des vainqueurs et à un loyal attachement et à de la reconnaissance de la part des conquis. (appl.) Si bien, que les Canadiens français et les Mauriciens qui ont vu leurs croyances, leur langue, leur traditions respectées et leur pays développé, sont rapidement devenus, tout en restant bien eux-mêmes, c'est-à-dire fidèles par le coeur et par l'esprit, indéfectiblement attachés à leurs traditions et à leurs origines et sont encore comptés parmi les plus loyaux sujets de l'Empire Britannique. (appl.)

Au cours d'une causerie forcément limitée, il ne m'est pas possible de parler de l'histoire du Canada, où pourtant nous retracerions des traits, glorieux communs à notre histoire de l'Ile de France; et je ne puis qu'évoquer les grandes figures d'un Cartier, d'un Champlain, d'un Moncalm, auxquels le Canada doit tant!

Mais je considérerais manquer à un élémentaire devoir de gratitude en ne vous parlant pas, même brièvement, du

dévouement sans bornes, d'esprit d'abnégation de ces admirables religieux qui ont tant fait pour le Canada.

Dès les premiers jours de la colonisation, ils n'ont cessé de pénétrer à travers ces régions sauvages, sous un climat des plus rigoureux. Ils ont été les véritables éclaireurs et les pionniers de la civilisation et lui ont, en fait, ouvert de vastes régions, n'ayant en mains que le crucifix, comme arme pour se défendre, et au coeur, pour les guider, que l'amour du sacrifice et la soif de conquérir des âmes au Christ.

Sans eux, le Canada ne serait pas aujourd'hui ce qu'il est.

Leur dévouement et leur abnégation ont été poussées souvent jusqu'au martyre.

D'ailleurs, l'Eglise a canonisé en 1925 cinq religieux, les premiers à rougir de leur sang les neiges du Canada. Semence féconde qui a fait lever une merveilleuse et abondante moisson. (appl.)

Il me faudrait parler longtemps pour

décrire les luttes et les sacrifices de ces religieux, Français presque tous, au début, parcourant le Canada de l'est à l'ouest, et pénétrant, plus au nord, ces vastes régions, dans le grand silence blanc des solitudes glacées.

Je ne puis oublier d'ajouter que l'oeuvre d'apostolat commencée par ces hommes de Dieu aurait été incomplète, sans le concours de saintes femmes, les religieuses, qui, tout comme les religieux, sont venues, pour la plupart, de notre douce et immortelle vieille terre de France, pour travailler à la création des orphelinats, des écoles et des hôpitaux, de l'est à l'ouest du Canada et aussi dans les régions glacées du nord. (appl.)

Ces anges de la terre apportent ce véritable trésor qu'est le coeur de la religieuse pour prodiguer aux petits, aux orphelins, aux malades, aux vieillards, dans des centaines d'institutions, les soins les plus maternels.

Du reste, nos frères chrétiens des autres Eglises, sous différentes dominations, reconnaissent l'utilité de toutes ces institutions catholiques et les patronnent.

Voilà je crois le plus beau témoignage que je puisse donner à la grandeur et au succès de leurs oeuvres. (appl.)

Un dernier témoignage au dévouement des religieux:

Nous lisons dans l'ILLUSTRATION du 13 février 1926 au sujet de la mission officielle de M. Louis Frédéric Rouquette, délégué par le gouvernement français pour se rendre auprès de Monseigneur Grouard, évêque de la vaste région du nord du Mackenzie à la baie d'Hudson, pour lui remettre les insignes de la Légion d'Honneur.

M. Rouquette nous dit:

“—J'ai eu l'occasion de porter — au nom du gouvernement français — la Croix de la Légion d'Honneur à cet homme admirable. Ma main tremblait

en accrochant sur la robe violette, la croix des hommes auprès de la croix de Dieu. Ma voix brisée par l'émotion disait: Venu au Canada en 1860, y a toujours résidé depuis; a fait connaître et aimer le nom de la France en Alberta et jusqu'aux extrémités du nord; une foule de noms géographiques sont français grâce à lui. Prêtre zélé, missionnaire infatigable, navigateur, géographe, explorateur, bâtisseur de villes, architecte, peintre, compositeur, écrivain, agriculteur, il est, à *quatre-vingt-cinq ans*, le pionnier le plus intrépide du Grand Nord.

Est-il une chose plus belle? Et quelle leçon par exemple!

Sa vie n'est pas une exception. Ce qu'il a fait, d'autres religieux français, anglais, canadiens l'accomplissent obscurément par un miracle de volonté chaque jour renouvelé avec une patience de tous les instants."

En arrivant au Canada pour le traverser de l'est à l'ouest, deux alternatives nous sont laissées:

La première est de débarquer à Halifax, capitale de la Nouvelle Ecosse, (Vieille Acadie) berceau de la colonisation française du Canada de l'est.

Halifax est l'un des *quatre ports* de mer les *plus vastes du monde entier*.

De là, prendre le chemin de fer pour traverser la Nouvelle Ecosse et le New Brunswick et visiter leurs sites délicieux, leurs grands, centres industriels miniers et forestiers, leurs pêcheries, leurs centres agricoles.

Au double point de vue industriel et touristique, le Cap Breton est l'une des régions les plus intéressantes de la Nouvelle Ecosse.

A sa pointe orientale se trouve le port de Sydney qui couvre une étendue de 25 milles carrés et où s'ancraient à l'aise toutes les flottes de l'univers.

Pendant la guerre, ce fut l'un des principaux ports pour les navires convoyés à travers l'Atlantique.

Sur les rives de ce port se trouve l'un des plus vastes établissements de la British Empire Steel Corporation.

En poursuivant notre voyage jusqu'à Québec, on peut se rendre presque en droite ligne jusqu'à Winnipeg et de là, vers le nord ouest, à Prince Rupert, ou plus au sud, à Vancouver.

La seconde alternative serait de continuer par le paquebot à travers le golfe de St. Laurent et remonter par le fleuve jusqu'à Québec et Montréal.

De Montréal à Ottawa, qui est la capitale du Canada, de là vers le sud à Toronto, puis nous cotoierons les grands lacs, pour rencontrer à Winnipeg notre premier itinéraire.

De Winnipeg, capitale du Manitoba, nous poursuivrons notre route vers Regina, capitale de la Saskatchewan, Edmonton,

capitale de l'Alberta et la station de Mt. Robson, où la ligne bifurque sur Prince Rupert au nord et Vancouver au sud.

Il est nécessaire de vous donner une brève description des villes et des régions que nous venons de traverser si rapidement.

Le spectacle qui s'offre aux yeux dans le golfe et le cours du St. Laurent est grandiose.

Le navire remonte le courant de cet immense fleuve entre deux rangées de bouées visibles, nuit comme jour; et de nombreux phares le guident la nuit et lui signalent les écueils, le long de sa route.

Sur les deux rives qui parfois dévalent en pentes douces jusqu'aux eaux du fleuve, ou qui parfois s'arrêtent au bord de falaises escarpées, s'étalent, à perte de vue, des fermes magnifiques, qui paraissent comme autant de vrais jardins, donnant une saisissante impression de prospérité et de poésie.

De temps à autre, c'est un village où toujours, comme au pays des aïeux, domine le clocher.

Ah! ce clocher! quel éloquent témoignage de la belle survivance des vertus ancestrales qui distinguent le type du Canadien français. Voici une description du Canadien français parue récemment dans le *Daily Mail*:

“—Depuis un siècle et demi que les Habitants” (comme ils se nomment eux-mêmes) du Canada — est, passèrent de la domination de Louis XV à celle de George III, grâce à la grande libéralité britannique, ils ont conservé intégralement les admirables qualités de leurs ascendants français, la même langue, les mêmes lois et la même religion; ils conservent également l'attachement profond au sol qui les nourrit; ils ont encore l'esprit provincial.

“Les Français reconnaissent que les Canadiens français ont plus qu'eux conservé

les vieilles traditions nationales.

Quoiqu'inévitablement leurs tendances communales s'affirment plus particulièrement sur les sujets d'intérêt local, ils n'en ont pas moins conscience de leur rôle général en tant que citoyens de l'Empire Britannique.

Sous le rapport des sentiments, les Canadiens français qui peuplent surtout les provinces de Québec et de l'Ontario, se solidarisent beaucoup plus avec la Grande Bretagne qu'avec le reste de la population de leur propre pays; car leurs affinités et leurs aspirations diffèrent essentiellement de celles du long réseau de 4,000 milles de groupements humains qui constituent le Canada habité. Ils ont moins de l'activité remuante du Nouveau Monde, que des habitudes de prudence de l'Ancien Continent."

En débarquant à la ville de Québec, la capitale de la Province de ce nom, nous nous trouvons dans la plus vaste des

neuf provinces qui forment le Dominion.

Dès 1534, Jacques Cartier y débarqua et prit possession de ces terres nouvelles, au nom du Christ et du Roi de France.

Le port de Québec, muni d'un excellent système de quais et d'entrepôts, reçoit les plus gros navires qui viennent de l'Océan.

Québec est aussi réputée pour ses monuments historiques, ses vieilles fortifications, sa vieille église de Ste. Anne, lieu de pèlerinage célèbre, ses clubs, ses hôtels, ses universités, ses promenades au pied du fameux Château Frontenac où l'on domine le Saint-Laurent et un immense et merveilleux paysage.

La Province de Québec est très riche en ressources naturelles. Ses richesses minières et agricoles et ses ressources en forces hydrauliques sont immenses.

La population de la Province s'élève à 2,500,000 âmes.

Dans ces vastes forêts du nord qui s'étendent jusqu'à la baie d'Hudson, on

recontre toutes sortes de gros gibiers.

Les principales curiosités de la Province sont: --la Péninsule de Gaspé, bordée par le golfe de Saint-Laurent et la magnifique baie des Chaleurs; elle est réputée pour la grandeur de ses sites et ses pêcheries renommées.

A l'extrémité de cette péninsule se trouve le bassin de Gaspé, villégiature très connue d'où est parti le premier contingent de *33,000 hommes pour la grande guerre, le 3 Octobre 1914.*

C'est près du bassin de Gaspé que l'on peut voir le fameux *Rocher Percé*, bloc de pierre rougeâtre d'un effet fantastique où la nature a découpé une arche de *1,500 pieds de long et de 300 pieds de large, sur 280 pieds de haut.*

Il faut aussi citer:

Les parcs célèbres des Laurentides et d'Algonquin où se trouvent encore des immenses étendues de forêts vierges.

La chaîne des Laurentides qui, au dire

des géologues, sont les *plus vieilles montagnes du globe*.

Les chutes de Montmorency et celle de la Rivière du Loup qui se précipitent dans le fleuve St. Laurent d'une hauteur de deux cents pieds.

Deux ouvrages d'art remarquables méritent l'attention:

10. – A Levis Port, sur la rive sud du St. Laurent, vis-à-vis Québec, se trouve l'une *des plus vastes cales sèches du monde entier*; elle mesure *1,150 pieds de long*.

20. – Le pont “Victoria” qui relie les deux rives du St. Laurent, ce pont est l'une des merveilles du monde.

Il y a une longueur de *3,240 pieds* et se trouve, en son centre, à une hauteur de *150 pieds au-dessus du niveau de l'eau*, ce qui permet aux plus gros navires océanique et de passer au-dessous, sans difficulté. La travée centrale mesure *640 pieds* et pèse *5,000 tonnes*.

De Québec remontons le fleuve jusqu'à Montréal:

Montréal est la ville la plus considérable du Dominion; elle à une population de 1,000,000 d'âmes.

Son port qui a huit milles de front et des quais en nombre suffisant pour recevoir cent navires océaniques à la fois est l'un des mieux outillés du continent.

Comme il est à mille milles de l'Atlantique, c'est le port le plus loin, à l'intérieur des terres, de tout l'univers.

Montréal est le principal port d'expédition de grains du continent américain, jusqu'à ce que Vancouver le devienne bientôt.

Montréal se vante de posséder le plus bel hôtel de l'Empire Britannique; cet hôtel se surmonte d'un restaurant et d'une salle de danse représentant une place publique de quelque vieille ville français. Il n'existe ni à Paris ni à New York, dans ce genre, rien qui y soit comparable.

Les rues sont bien éclairées; et il y a sur la montagne qui surplombe la ville une croix en fer de 200 pieds de haut, toute illuminée au moyen de lampes électriques, du crépuscule à l'aube; cet emblème resplendit au-dessus des toits de Montréal, se détachant dans la nuit, comme un signe sacré suspendu dans les cieux...

Une fière et belle ville, toute pleine d'originalité, de souvenirs historiques et de richesses; voilà ce qu'a gagné notre Empire en absorbant il y a cent cinquante ans, 70,000 Canadiens-Français!

Montréal est le centre industriel le plus important du Dominion. Les dernières statistiques donnaient aux produits de ses industries une valeur d'environ 594,000,000 dollars.

Elle est non moins importante que Québec, au point de vue de ses monuments.

Ses institutions d'enseignement sont fameuses; les plus célèbres sont les Universités

Laval et McGill et l'Université de Montréal.

On y compte des églises remarquables en bon nombre.

L'une d'elles, Notre Dame, peut contenir *15,000 personnes* – ce qui en fait la seconde en dimensions de tout le continent.

Le Mont Royal, origine du nom de Montréal, est percé par un tunnel à double tube d'une longueur de *3 milles et demi*, qui appartient au Chemin de fer National du Canada.

La ville fut fondée en 1642 par M. de Maisonneuve. Les endroits d'intérêt historique de la ville sont nombreux. Les bureaux principaux du Chemin de fer National du Canada sont à Montréal.

Je considère maintenant, comme un élémentaire devoir, de vous parler du chemin de fer National du Canada, institution à laquelle j'ai l'honneur d'appartenir.

Cette institution compte 100,000 fonctionnaires et a un réseau de 22,663 milles.

C'est le plus vaste Chemin de fer de l'Univers, sous une direction unique, à la tête de laquelle se trouve un homme de génie: Sir Henry Thornton K.C.M.G.

Son service est remarquable, sous tous les rapports; on y trouve tout le confort et le luxe possible.

Dans ces véritables maisons roulantes, on peut traverser le Canada, en Pullman Cars les plus modernes, pour une centaine de dollars, prix bien modique, si l'on considère la distance de 4,000 milles que représente la traversée du Canada qui s'effectue pourtant en quatre jours et demi.

Les wagons-salons très richement décorés sont pourvus de Radio Télégraphie qui met les passagers au courant des nouvelles du monde entier et leur permet par les Radiophones, d'écouter, confortablement

assis dans le wagon-bibliothèque, les concerts donnée dans les grandes villes des Etats-Unis et du Canada.

La courtoisie et la politesse du personnel méritent une mention spéciale.

Les dames et les enfants surtout sont l'objet de l'attention particulière des employés.

Il n'est à cela rien d'étonnant, car dans tout le Dominion la femme, la jeune fille et l'enfant sont particulièrement protégés et respectés. (Vifs apps.)

De Montréal nous nous dirigeons vers Ottawa, la capitale Fédérale.

Ottawa est la capitale du Dominion; mais la ville a d'autres titres d'intérêt. Le site en est charmant.

De la hauteur où sont bâtis les imposants édifices du parlement, on a une vue splendide sur la très large rivière Ottawa et sur les Laurentides qui se dessinent dans le lointain.

L'aménagement des parcs et des

promenades publiques, qui on une longueur totale de trente milles, est excellent.

Parmi les édifices publics les plus intéressants, outre ceux plus haut mentionnés, comptent le Musée National Victoria, la Galerie nationale des Arts, l'Hôtel royal de la Monnaie, la Bibliothèque du Parlement et Rideau-Hall, résidence officielle du gouverneur-général.

Le premier des hôtels de la ville, le Château-Laurier, est l'une des constructions les plus imposantes et les plus belles de son genre dans le Dominion.

Il est la propriété du Chemin de fer National du Canada.

La gare centrale, située au coeur de la ville, est une construction aux lignes élégantes.

A un mille environ de la colline du Parlement tombent les chutes pittoresques de Chaudière, où l'on produit de l'énergie électrique qui *éclaire* la ville et *l'approvisionne* de force motrice.

Ottawa est un centre industriel particulièrement important pour l'industrie du bois de sciage et celle du papier.

Le chemin de fer oblique vers l'ouest en quittant la capitale et franchit la rivière Ottawa, au-dessous de Fitzroy.

L'un des endroits intéressants où l'on touche avant d'entrer dans l'Ontario est Portage-du-Fort où, dans les premiers temps de la colonie de la Nouvelle-France, régnait une activité considérable.

Les rapides et les cataractes y ont une chute de cent pieds.

Pembroke, située au confluent de l'Ottawa et de la Rivière-au-Rat-Musqué, (Muskrat River) est une ville industrielle importante.

Quelques milles plus loin que Pembroke, le chemin de fer entre dans le Parc Algonquin.

Le parc Algonquin, que le chemin de fer traverse sur une distance de plus de quatre-vingts milles, est une réserve provinciale de forêts et de gibier.

Sa vogue, comme endroit de villégiature est grande, et comme il a en outre de nombreux cours d'eau, plus d'un millier de lacs, il offre des attraits exceptionnels aux pêcheurs, aux chasseurs et aux amateurs de canotage.

On trouve dans les limites du parc, des hotels superbes.

Au delà du parc Algonquin, le chemin de fer descend graduellement la longue rampe aboutissant au lac Nipissing, franchissant en route des paysages magnifiques, fermés par les Laurentides qui bleussent à l'horizon.

Le lac Nipissing, à l'extrémité nord-est duquel est située la ville de North-Bay, a une superficie de 330 milles et est, sous plus d'un rapport, intéressant pour le touriste.

L'on ne peut s'avancer vers l'ouest sans visiter Toronto, la capitale de la Province d'Ontario, située sur le lac Ontario.

Cette ville fut fondée en 1793 par le Gouverneur Simcoe et nommée York.

La ville reçut son nom actuel en 1834, quand elle fut incorporée comme cité.

Elle est non seulement la capitale politique, mais encore le centre éducationnel universitaire et légal de la province avec une population de 750,000 âmes.

Le port de Toronto est le plus important des deux côtés du lac Ontario et, en vue de son développement, le gouvernement fédéral et les autorités municipales dépensent conjointement une somme annuelle de 25,000,000 dollars à la construction de quais, au creusement du chenal, à l'établissement de nouveaux sites pour les industries, de nouveaux parcs et de nouvelles promenades.

Toronto est l'un des centres industriels et commerciaux les plus importants du pays.

La joliesse de ses banlieues et de ses

quartiers de résidence, de même que la beauté architecturale et la majesté de ses édifices publics lui valent une réputation continentale.

Il a, par ailleurs, le “gratte-ciel” le plus haut de tout l’Empire.

Son réseau de parcs, de terrains de jeu et ses champs de course sont admirables.

Le Musée provincial est le plus important du genre dans le Dominion.

Pendant la saison d’été, Toronto est le point de départ des bateaux qui traversent le lac pour se rendre au Niagara et aux autres ports sur la rive sud, aux *Mille Iles* et à divers autres villes et endroits intéressants sur le Saint-Laurent.

Toronto est le quartier-général du réseau central du Chemin de fer National.

De là des lignes nombreuses vous mettent en communication avec tous les points du Dominion et avec certains points des Etats de l’est et du centre des Etats-Unis.

Sortant de Toronto en direction ouest, se trouve une ligne qui suit la rive nord du lac-Ontario, traversant des villes industrielles et commerciales de grande importance, parcourant la fameuse zone fruitière de la péninsule du Niagara en vue de cataractes d'une réputation universelle et rejoignant à Buffalo des lignes reliées à New-York, Boston Portland et autres centres importants des Etats-Unis.

DE TORONTO A WINNIPEG

Les convois directs dénommés "Trans-Canada" de Toronto à Winnipeg prenant une direction nord-ouest passent en route à travers certains des quartiers industriels les plus importants de la ville.

Une fois hors de celle-ci, la ligne traverse une région de la province adonnée à la culture mixte.

Le parcours suit d'assez près l'ancienne route que suivaient les traiteurs et les

Sauvages en voyageant du lac Ontario au lac Simcoe, toujours vers le Nord-Ouest jusqu'au point divisionnaire de Longlac.

De Longlac, le train se dirige sur les villes jumelles de Port Arthur et Fort William, prenant petit à petit une direction sud-ouest, traversant de nombreuses rivières et contournant plusieurs petits lacs ravissants.

Les endroits propices à la chasse, à la pêche et au canotage y abondent.

On peut admirer du train le lac Nipigon avec ses eaux criblées d'îlots et ses altières falaises tapissées de verdure.

Port Arthur et son propre voisin vers le sud-ouest, Fort William, occupent une position stratégique à la tête des grands lacs.

La caractéristique dominante de ces deux villes, c'est qu'elles possèdent conjointement l'aménagement le plus complet d'élévateurs à grains du monde entier.

Elles sont le point d'arrivage et de distribution de l'ouest.

On trouve là plus de trente élévateurs avec une capacité totale de 65,000,000 de boisseaux.

L'un de ces élévateurs, qui est la propriété du Chemin de fer National du Canada est le plus vaste du monde; il a une capacité de 9,500,000 boisseaux.

Outre la grande flotte des navires à grains qui quittent ces deux grands ports pendant la saison qui dure huit mois seulement, il y a aussi, es services de passagers qui se rendent à des endroits voisins viâ le lac Supérieur, le Canal du Sault, le lac Huron et la rivière Ste. Claire, à Sarnia, où l'on peut correspondre par chemin de fer avec Toronto et autres points de l'est du Canada.

Plus de cinq mille navires entrent et sortent de Fort William et de Port Arthur pendant la saison de navigation, tandis que la valeur de leurs exportations est de plus de 149 millions *et demi de dollars par an.*

Avant de quitter les villes jumelles, derniers ports importants sur les grands lacs, il importe que je vous signale l'immensité de ces véritables mers intérieures que constituent les grands lacs, Supérieur, Michigan, Erie, Huron et Ontario. Tous ces lacs communiquent les uns avec les autres jusqu'au fleuve St. Laurent. Ces lacs sont sillonnés pendant huit mois par des paquebots de grand luxe et de gros cargo-boats de six, huit et dix mille tonnes, qui, marchant à toute vapeur, restent parfois 36 et 48 heures sans apercevoir la terre, Les rives de ces grands lacs sont très peuplées et sont le siège de grandes entreprises agricoles et industrielles.

DES VILLES JUELLES VERS WINNIPEG

En marchant vers l'ouest, on rencontre Fort-Frances, sur la Rivière-à-la Pluie, la ville la plus importante de la ligne entre la tête des grands lacs et Winnipeg.

Avant de quitter l'Ontario et d'atteindre

le Manitoba, voici quelques traits caractéristiques de l'Ontario:

La province d'Ontario est réputée pour la diversité de ses attraits.

Sa colonisation remonte à l'arrivée des Loyalistes en 1783 auxquels le gouvernement Britannique avait concédé de vastes étendues de terre.

Sa population dépasse celle de toutes les autres provinces; elle se chiffre à 3,000,000 d'âmes dont un grand nombre sont des Canadaiens-français.

La superficie de la province est de 407,262 milles carrées, sa frontière sud s'appuie sur le lac Ontario et sa frontière nord sur la baie d'Hudson.

La valeur de ses produits manufacturés dépasse celle des produits de toutes les autres provinces. Elle est de deux milliards de dollars.

Les principaux produits de ses manufactures sont: la farine, le bois de sciage, la pulpe et le papier, le fer et l'acier, les

automobiles, les articles de caoutchouc, les textiles, l'ameublement, le beurre et le fromage, les conserves, le cuir, la chaussure, l'aluminium.

L'Ontario supasse encore toutes les autres provinces pour l'étendue et la variété de ses ressources minières, si l'on tient compte de ce qu'elles lui rapportent annuellement.

Pour ce qui est de la production de l'or elle surpasse aussi toutes les autres provinces, et tous les autres Etats du continent nord-américain.

La province est richement dotée en forces hydrauliques qui se chiffrent, pour les forces déjà domestiquées, à près de sept millions de chevaux-vapeur.

Poursuivant la route vers le nord-ouest en parcourant la ligne frontière des Etats-Unis, on atteint le Manitoba dont Winnipeg est la capitale.

Nous entrons maintenant dans les prairies, les grands greniers à blé du monde.

Winnipeg, qui n'était, il y a environ un siècle, qu'un petit village de frontière de 200 habitants, est devenue une ville de 300,000 âmes. Winnipeg est aujourd'hui le marché de blé le plus considérable du monde. La ville est aussi le siège important de maisons d'éducation et d'Universités.

L'édifice du parlement provincial est une structure à la fois imposante et élégante.

Pour la beauté de ses parcs, pour la largeur de ses rues et de ses avenues, Winnipeg jouit d'une réputation méritée.

Toujours vers l'ouest, nous entrons dans la Saskatchewan.

La Saskatchewan a une population d'environ 800,000 âmes et une superficie de 251,700 milles carrés. Elle occupe la première place parmi les provinces qui cultivent les céréales.

Ceci est particulièrement vrai pour ce qui est du blé, de l'orge, du lin et de l'avoine.

Toutes les récoltes, en 1924, avaient une valeur de 250 millions de dollars, ce qui surpasse celle des récoltes de toute autre province canadienne.

Les ressources houillères de la province sont considérables, la réserve étant estimée par les géologues à 59 milliards de tonnes métriques. Elle est aussi connue pour ses vastes gisements de sulfate de sodium estimés à 20,000,000 de tonnes et pour son beau kaolin.

Il y a , dans le nord de la province, des forces hydrauliques susceptibles de développement considérable.

On trouve également dans le nord, un vaste territoire de chasse pour gros gibier.

Régina, la capitale de la Saskatchewan, est un centre commercial important, et ses usines ont un rendement d'une grande valeur.

La ville est très belle, les édifices du parlement, situés sur la rive d'un lac artificiel, sont d'une architecture élégante.

Saskatoon, deuxième des villes en importance de la province, est située sur le bras sud de la rivière Saskatchewan et emprunte son nom aux baies du Saskatoon que l'on trouve sur la rive de cette dernière.

Saskatoon est le siège de l'université de la Saskatchewan et du Collège d'agriculture provincial.

De ce dernier point, poursuivons notre route vers l'Alberta.

L'Alberta est une province qui compte de nombreuses singularités bien à elle. Ses réserves houillères sont estimées par des géologues à mille milliards de tonnes métriques.

La province a environ 90,000,000 d'acres de terres arables, arpentées, qui attendent la culture.

Edmonton, capitale de l'Alberta, était au début, le poste de traite des deux plus grandes compagnies de fourrures.

C'est aujourd'hui un centre industriel et

commercial considérable, principalement pour l'entreposage des viandes, et ses crêmeries produisent près de la moitié de la production totale de beurre dans la province.

L'Hôtel Macdonald, exploité par le Chemin de fer National du Canada qui en est le propriétaire, bel édifice de pierres de taille surplombant la rivière, est reconnu comme l'un des hôtels les plus charmants du continent.

Deux chemins de fer transcontinentaux pénètrent dans la ville, et le Chemin de fer National du Canada a sept embranchements qui vont de là vers diverses parties du pays.

Un embranchement s'en va vers le sud jusqu'à Calgary, qui est la seconde ville importante de l'Alberta.

Dans la région de Calgary sont d'importants gisements de charbon dont on extrait tous les ans plus d'un million de tonnes.

Le “ranch” E.P. propriété du Prince de Galles, est à environ soixante milles de Calgary.

Passé Edmonton, le sol devient de plus en plus ondulé, jusqu’à ce qu’on atteigne les contreforts des Rocheuses.

On aperçoit soudain la rivière Athabaska, célèbre par les souvenirs historiques qu’elle évoque, comme on quitte Dalchurst, et, pendant plus de quarante milles, le chemin de fer traverse la belle et somptueuse vallée de l’Athabaska qui va se perdre dans l’Artique à une distance de 765 milles.

On est bientôt en vue du Mont Edith Cavell, la montagne la plus intéressante de tout le parc Jasper.

Il est difficile de ne pas discerner le mont Edith Cavell, bien qu’il soit entouré de plusieurs autres élévations, parce que c’est non seulement le plus haut de tout le parc, mais encore parce qu’il s’impose au regard à cause des neiges dont il est

sans cesse coiffé, et de ses immenses glaciers.

Parmi ces derniers se trouve le glacier Fantôme ainsi nommé en raison de sa ressemblance frappante avec un ange aux ailes éployées.

Jasper, situé sur un plateau dans la vallée de l'Athabaska, à l'endroit où elle atteint sa plus grande largeur, est le siège des quartiers généraux du parc national de Jasper, qui a 4,400 milles carrés de superficie et qui a été constitué en réserve par le gouvernement fédéral pour le bénéfice de tous ceux qui dirent le visiter et jouir de ses nombreux attraits.

On trouve, dans les limites de ce parc plus de cent montagnes et un nombre considérable de lacs ou de marais alpins, plusieurs milliers de chèvres de montagne et bon nombre d'originiaux, de cariboux, d'ours noirs et de chevreuils, de même que les moutons de montagne aux longues cornes. C'est le paradis des chasseurs.

On a classé jusqu'ici dans ce parc plus de 700 variétés de fleurs et de plantes. Les routes pour automobiles, et les sentiers dans la région montagnaise ont une longueur totale de *plusieurs centaines de milles*.

Quelques minutes à peine après avoir quitté la station de Jasper, en route pour la côte du Pacifique, on pénètre dans la vallée de la rivière la Muette.

Nous voilà maintenant rendus au Mt. Robson, dans la Colombie britannique.

Pendant la suite du voyage à partir de l'Observatoire du mont Robson, l'attention est attirée par des sites valloneux et montagnaux admirables, animés de temps à autre par de jolies chutes qui surgissent des glaciers voisins.

A deux milles et demi vers l'ouest, on rencontre le plus long tunnel de toute la ligne du Chemin de fer National du Canada; il a 2,837 pieds.

Nous arrivons à Ashcroft qui est le

centre d'une région où se pratique la culture mixte et la culture fruitière; c'est aussi la porte d'entrée de la fameuse région minière Caribou.

A trois milles environ plus bas qu'Ashcroft, le chemin de fer entre dans le Canon Noir (Black Canyon) de la Thompson qui se déroule en forme de spirale et que le torrent a creusé petit à petit jusqu'à une profondeur de 200 pieds.

Nous voici aux gorges de la Barrière de l'Enfer, l'un des plus formidables phénomènes de la nature que l'on rencontre en cours de route.

Il y a deux traits remarquables relatifs à ces gorges d'une longueur de près de 14 milles.

L'un est la profondeur des eaux – 250 pieds en moyenne – qui coulent, entre ses murs à pic. L'autre, c'est la Barrière de l'Enfer, l'un des points des gorges, où le passage se rétrécit à une largeur de cent pieds, la gorge étant surplombée par des roches

énormes qui sont en relief sur les murailles latérales.

Ici, les eaux du Fraser passent comme une trombe en faisant un bruit infernal et malheur à la barque qui se laisserait entraîner dans ce courant terrible!

Plus à l'ouest s'ouvre la grande *vallée du Fraser et son Delta d'une superficie de 1,500,000 arpents.*

De cette vallée on voit le Mont Baker de 10,827 *pieds d'altitude* au sud de l'Etat de Washington.

Pour communiquer avec New Westminster, il faut traverser le fleuve Fraser sur un pont qui a un mille de long.

New Westminster est *la troisième ville* en importance de la province, elle est le siège de plusieurs industries très considérables parmi lesquelles notons les scieries, des fabriques de conserves de saumon, de fruits et du légumes.

Cette ville est située sur le fleuve Fraser.

Comme ses quais sont construits en eau profonde, la ville est un port de grande importance qui est en communication par le fleuve avec l'Océan Pacifique.

New Westminster est à environ douze milles de Vancouver.

VANCOUVER – LA MÉTROPOLE
COMMERCIALE
TERMINUS DU CHEMIN DE FER
SUR LE PACIFIQUE

Bien que sa fondation remonte à peine à quarante ans, Vancouver est aujourd'hui la métropole, avec une population de 260,000 âmes.

Elle a pris rang parmi les plus grands ports du nord de l'Amérique.

La cité es bâtie sur Burrard-Inlet, bras de mer de vingt et un milles de long.

A chaque détour, pour ainsi dire, le regard est réjoui par des panoramas de montagne, et les paysages marins y ont une finesse et un charme insurpassés.

VANCOUVER fait, pour plusieurs motifs, la joie du touriste. A sa périphérie s'épanouit STANLEY PARK, où se dresse une forêt gigantesque de pins de Colombie et de cédres immenses.

On y trouve encore un jardin zoologique réputé.

English Bay, à l'intérieur des limites de la ville, est le site d'une place balnéaire très recherchée.

A noter encore la MARINE DRIVE, ou promenade, qui longe la mer sur une distance de 21 milles.

VANCOUVER compte trois magnifiques champs de course.

A vrai dire, VANCOUVER et la banlieue ont trois ports de mer: Burrard-Inlet, False Creek et le fleuve Fraser, ce qui donne une étendue de quais de quatre-vingt-huit milles et une surface d'eau de quarante milles carrés.

Le mouvement du port a augmenté considérablement depuis l'ouverture du canal de Panama, et surtout pour ce qui est de l'expédition en blé récolté dans les prairies voisines; le total pour 1924 étant de 60,000,000 boisseaux, alors qu'il n'était que de 250,000, quatre ans plus tôt.

Des lignes régulières de navires font le service entre VANCOUVER et la côte de l'Atlantique, l'Europe, viâ le canal de Panama, l'Orient, l'Australie, la Nouvelle Zélande et les îles Hawaï; de ce port également les navires exploités par le Chemin de fer National du CANADA desservent la côte intérieure jusqu'à Hyder, Alaska et Stewart, C.B. à la tête du canal de PORTLAND, faisant escale en route à Prince Rupert et autres points.

Les nombreux fiords sur la côte attirent les touristes américains qui ne se lassent pas d'en admirer la beauté.

De VANCOUVER, pour se rendre à Victoria, capitale de la Colombie Britannique, située

sur l’Ile de Vancouver qui fait face au continent à une distance de 75 milles, le service est assuré par des paquebots de 5,000 à 6,000 tonnes d’un grand luxe.

Ces paquebots, moyennant la modique somme de 450 dollars, vous assurent *un voyage aller et retour*.

VICTORIA – LA CAPITALE PROVINCIALE

VICTORIA, qui fut à l’origine un fort de la Compagnie de la baie d’Hudson est depuis 1868, deux ans après la réunion politique de l’Ile de VANCOUVER à la terre ferme, la capitale de la Colombie Britannique.

Située sur la Péninsule de Saanich, extrémité sud-est de l’Ile de VANCOUVER, elle domine le golfe de Georgie avec son archipel des Iles San-Juan au nombre de 172, et le détroit de Juan de Fuca.

VICTORIA a été surnommée “la ville du soleil” parce qu’on la prétend la ville du Pacifique, au ciel le plus constamment serein.

Le charme de ses maisons et la splen-

deur des fleurs et des arbrisseaux qui ornent ses jardins, ont porté au loin la réputation de cette ville.

Les édifices du parlement, situés sur une colline qui domine le port, figurent parmi les plus beaux monuments d'architecture du Dominion.

Une route pour automobiles connue sous le nom de Marine Drive couvre une distance d'environ cinquante milles; elle offre, à tout instant, une vue superbe sur le golfe et sur les détroits.

Au sommet de la petite montagne Saanich, à environ huit milles du centre de la ville, s'élève l'Observatoire astrophysique du gouvernement fédéral.

C'est l'un des plus considérables du genre dans le monde entier.

Le tube du télescope est suffisamment large pour qu'une petite automobile puisse s'y introduire, et ses lentilles, coulées en Belgique et taillées et polies à Pittsburg,

ont 72 pouces de diamètre et douze pouces d'épaisseur.

Les jardins de Buchart ont une réputation continentale, à cause de leur charme de leur pittoresque et de leurs curiosités. Vous avez du noter le titre de la ville du soleil, donné à Victoria, la capitale de l'Ile Vancouver.

Cela n'est pas sans raison.

La côte nord du Pacifique jusqu'au Port de Prince Rupert, jouit d'un climat très tempéré, malgré sa latitude. Cela est dû à deux facteurs.

Le premier est que les Rocheuses sont un abri naturel qui protège la Colombie Britannique des vents glacés du nord, qui balaient les provinces des Prairies et de l'Est, et y occasionnent des froids terribles.

Le SECOND facteur est la présence de courants d'air chaud et d'eau chaude (genre de Gulf Stream) qui viennent du Japon et adoucissent la température.

Le climat étant plus tempéré sur l'ouest, les ports de Vancouver et de Prince Rupert sont toujours ouverts à la navigation, tandis que Québec et Montréal, qui se trouvent à une latitude plus basse, sont fermés par les glaces pendant 4 mois.

Ces conditions climatiques ont une bienfaisante influence sur toute la Colombie Britannique, sauf sur les hauts plateaux où le climat est celui de la Suisse; et cette question de climat explique le formidable développement de cette province, qui ne compte que 40 années d'existence.

Malgré son récent développement, la Colombie Britannique n'a rien à envier à toutes les autres provinces du Dominion, même les plus anciennes.

Le pittoresque, les richesses naturelles du pays, la fertilité de son sol, ses mines, ses forêts d'une immense étendue et remplies d'essences de qualité supérieure et de réputation mondiale, ses pâturages, ses

zones fruitière, ses chemins de fer, ses routes, en un mot, son organisation moderne, au point de vue industriel, économique, religieux, commercial , son système d'éducation qui facilite l'instruction et permet d'y prendre tous les grades universitaires: voilà les avantages *que les colons trouvent dans la Colombie Britannique.*

En un mot, c'est un pays neuf qui a un riche avenir.

Ce qu'il faut à cette région de l'ouest, ce sont des énergies, des gens de bonne volonté, courageux et décidés à la lutte pour la vie.

Ceux qui viennent s'y établir avec cet esprit sont assurés du succès.

Comme je l'ai déjà dit à la Chambre d'Agriculture: voilà non-seulement l'*unique* nouveau marché pour nos produits, mais aussi et surtout le pays qui offre des perspectives illimitées à notre jeunesse,

qui s'étirole ici dans un champ devenu trop restreint.

Les temps si durs que nous allons traverser vont créer une légion de sans-travail, et ils sont nombreux déjà, ceux qui sont victimes des circonstances.

D'ailleurs, mon ami, l'hon. M. Maurice Martin, dans son magistral rapport à la Chambre d'Agriculture, a fait ressortir toute la gravité de ce problème jamais être résolu de façon complète.

Un des grands philanthropes de notre pays, le plus estimé et respecté, me disait, peu après mon arrivée dans la colonie:

-- Mon ami, si vous arrivez à faire partir un seul de vos compatriotes, vous auriez bien mérité de notre petite patrie.

L'expérience est déjà faite. – Il y a 18 ans, je partais pour le Canada avec un groupe de jeunes gens qui ont tous réussi, après avoir lutté avec courage.

Le moment est venu maintenant de

continuer ce mouvement, et ici, *monsieur, le président et vous, messieurs les membres de ce Club, vous que Dieu a placés à la fortune des affaires de ce pays, vous que la fortune a favorisés. Je vous adresse un chaleureux appel.* Pensez à ceux que guette *le spectre hideux de la misère et de la faim*, et qui ne pourront trouver à s'employer ici.

Laisserons-nous périr tant d'énergies?
En avons-nous le droit? Oh! non!

Eh bien! vous, messieurs, dont la générosité et la patriotisme sont connus: mettez-vous tout de suite à l'oeuvre. Faites un mouvement national pour permettre à nos jeunes gens de tenter fortune ailleurs.

Le chef du pays, je le sais de bonne source, envisage avec sympathie l'émigration de nos jeunes gens.

Je puis aussi vous dire que, sur mes démarches personnelles, les représentants

de nos compagnies de navigation m'ont promis leur coopération pour faciliter ce mouvement par un tarif réduit.

De plus, je m'engage, aussitôt mon retour au Canada, à attirer la bienveillance et l'assistance du gouvernement du Dominion sur ce courant d'émigration.

Mais pour que le succès couronne mes démarches, faut-il au moins que je puisse déclarer aux autorités canadiennes que mon pays approuve et encourage ce mouvement.

Messieurs,

Je me fais ici le porte-voix de tous ceux qui ne peuvent, ou qui n'osent se présenter à vous.

Je vous demande de constituer immédiatement un comité d'action. Ce comité s'intéressera aux nombreux jeunes gens qui se sont adressés à moi, et dont beaucoup n'ont pas, hélas! Les moyens nécessaires pour s'expatrier.

C'est un impérieux devoir qui vous incombe envers ceux qui ont le courage de quitter la terre natale, afin de ne pas lui rester à charge.

Je connais la valeur de ce sacrifice et je sais ce qu'il en coûte de s'éloigner de la terre qui vous a vu naître et grandir, et où vous retiennent tant de liens.

Je me tiens, naturellement à votre disposition, pour vous donner tous les renseignements sur les meilleurs moyens à employer, pour le voyage de nos émigrants vers le Canada, et leur établissement dans ce pays.

Je serais heureux de leur épargner les déboires que, faute d'expérience, j'ai connus là-bas, il y a 18 ans.

Le temps presse; car je n'ai que deux ou trois semaines à passer ici.

J'ai abusé longtemps, mesdames et messieurs, de votre patience.

Je vous remercie de votre indulgence.

Je serais heureux si j'avais pu vous

intéresser en vous parlant des merveilles de ce magnifique pays qu'est le Canada; mais je n'aurais rien fait, si j'avais à borner là mon rôle aujourd'hui.

L'avenir de nos jeunes gens me tient au coeur plus que tout.

J'avais un devoir de patriote à remplir: je l'ai rempli. (appl.)

C'est à ceux qui sont à la tête de nos affaires de faire le reste: ils le feront, j'en suis sûr, et, d'avance, au nom de toute cette jeunesse qu'ils sauveront, je leur dis merci. (Vifs appl.)