

notre Port avec la Région du Lac St. Jean. Il en sera de même avec le chemin de fer projeté : "Trois-Rivières et Nord-Ouest." Cette voie traversera le territoire à l'ouest du St. Maurice et du haut de l'Ottawa—territoire des plus riches en bois et en minerais de toute sorte, sans compter les excellentes terres d'alluvion de la vallée de la Matawin et d'autres rivières et lacs—et atteindra la ligne du Canada Pacific aux environs de Mattawa près le lac Témiscamingue, raccourcissant de près de 200 milles la distance qui sépare les produits des Régions du Nord-Ouest d'un port d'embarquement pour les marchés d'outre-mer.

Tout cela constitue aujourd'hui un ensemble de circonstances et de moyens dont la génération d'hier ne soupçonnait même pas l'existence.

Un coup d'œil sûr la carte, une étude—quelque peu sérieuse et impartiale—sur ces vastes contrées au Nord, sur leurs conditions climatériques et agronomiques, leurs ressources forestières, minières, industrielles et commerciales, tout nous confirme dans la foi immuable que nous professons à l'endroit de notre Région.

Et c'est aux sociétés de colonisation, comme nous le donnions à entendre, qu'appartient cette fois encore, de devancer l'avenir.

Fort de l'appui des gouvernements et des hommes renommés pour leur vertue et leur science, secondé par des capitaux et par les voies ferrées dont nous venons d'esquisser la valeur et indiquer les directions, c'est à elles que revient la tâche de reprendre, en quelque sorte, les glorieuses traditions des anciens seigneurs canadiens, celles des de Tracy, des Talons et des de Calières. Car en ces temps-là, mieux que dans maintes

occa  
tion  
india  
par  
tique  
du co  
somb  
en ou  
bonn  
sont  
ceux  
fortun  
d'une  
un ter  
à tout  
existe  
plus a  
de rai  
Fran  
un ch  
affini

c'est  
nir d

les  
rons  
vel  
nou  
nou  
Pa  
dé