

blissements précaires, ces stations isolées, nous les avons vu grandir, nous les avons vu faire souche de paroisses. Et si le commencement avait été bien humble et bien dure, au fur et à mesure que le gouvernement avait su écarter les obstacles et créer des chemins à travers la forêt, ces courageux pionniers ont fait école, ils ont fini par attirer à eux une bonne partie de ceux qui se trouvaient à l'étroit dans leur ancienne demeure.

Ce que ces colons primitifs ont su accomplir en dépit de difficultés quasi-insurmontables, avec des ressources dérisoires, ne saurait-on plus l'accomplir, nous, avec les moyens dont on dispose de nos jours ?

Les chemins de fer pénétrant au loin dans l'intérieur abrégeant les distances, épargnant temps et argent et mettant le producteur à même d'entrer en relation directe et facile avec le consommateur, nos moyens de colonisation ont plus que décuplé. Des terres peuvent s'ouvrir avec avantage là où dans des circonstances ordinaires il aurait fallu cinquante ans pour s'établir.

L'exemple du Grand Trunk, qui en moins de trente ans fit d'une forêt, réputée impénétrable, une des plus florissante et des plus populeuse section des Townships de l'Est, en est une preuve. Une autre preuve est fournie par le chemin de fer du Nord. Une plus frappante sera fournie par l'embranchement des Piles : par le chemin de fer des Basses-Laurentides. L'un ouvrant virtuellement le haut du Saint-Maurice ; l'autre traversant en toute leur longueur les fertiles vallées de la Batiscau et du Lac Edouard, côtoyant l'immense plateau de terres arables située au-delà des Laurentides, à l'est de la partie montagneuse du St. Maurice et dont le contenu se chiffre par plus d'un million d'acres—reliera bientôt