

blir dans leur paroisse natale, mais les propriétés étaient d'un prix trop élevé. A peine ses revenus suffisaient-ils à nourrir et à élever sa nombreuse progéniture. Les fabriques étaient remplies d'ouvriers et les magasins de commis. Ce bon père regardait d'un oeil attristé l'immense région de nos bonnes terres incultes, mais cette région lui était fermée par le manque de routes et de chemins de fer. Se faire homme de peine, se soumettre à ce triste régime, c'était trop pénible pour lui, surtout dans son propre pays. Il ne restait plus d'autre alternative à ses enfants que de prendre le chemin des Etats sillonnés de chemins de fer, où l'industrie marchait à pas de géant et réclamait l'emploi immédiat de bras innombrables. Il faut ajouter que pour un certain nombre une mauvaise récolte, le luxe, les folles dépenses, quelquefois, hélas ! l'ivrognerie, un tempérament aventureux que nous tenons des Normands, ont pu accélérer cet exode de nos nationaux. Il n'y a d'autre moyen de réagir contre ce courant qui nous décime que de pousser fortement notre population à coloniser, surtout dans ce temps où le Canada offre, pour y vivre, autant d'avantages que les Etats-Unis.

Façonnée à la vie dure et pénible des champs, la race canadienne possède des aptitudes particulières pour coloniser.

Il est vrai que la colonisation a fait de grands progrès, depuis un certain nombre d'années, grâce aux chemins que le gouvernement a construits dans la forêt vierge, et en dépit des difficultés légales suscitées sur les pas du colon. Mais ce n'est pas encore assez. Que de colons souffrent depuis longtemps de l'absence de moyens de communication !

Le véhicule par excellence de la colonisation, ce sont les chemins de fer qui changent la face du pays comme par enchantement. Aussi le colon, qui est le principal facteur de l'avancement de notre pays, les demande à grands cris. Et comment pourrait-il, dans les commencements, transporter le lard, la fleur, dont il a besoin à domicile, quand il vit à 30 ou 40 lieues des chemins de fer et qu'il n'a d'autres moyens de transport que sa charette ou son traîneau.

C'est donc le moment favorable de mettre cette politique généreusement en pratique, dût la province s'endetter de plusieurs millions, et quand bien même il faudrait hausser le prix des terres dont on décuplerait la valeur par les voies ferrées. D'ailleurs, en 1882, le colon n'a-t-il pas envoyé à la Chambre des requêtes demandant de faire payer les lots \$1.00 l'acre, pourvu qu'on lui fit des chemins de fer ? Combien n'y a-t-il pas de colons qui préféreraient payer leurs terres une piastre l'acre, avec des chemins de fer à proximité, que de les recevoir gratuitement sans chemin de fer ?

Monsieur Rameau, ce véritable ami du Canada, conseille de faire des chemins de fer dans l'intérieur même en nous endettant.

Nous pouvons distinguer dans le Nord quatre grandes zones qui offrent de vastes territoires à coloniser :

10. La vallée du Témiscamingue, à laquelle des vais-

seaux et un chemin de fer qui doit se prolonger jusqu'à Mattawa, donnent une valeur qu'on ne peut trop apprécier, et où l'on peut établir 40 à 50 paroisses dans les meilleurs terrains de la province, en particulier au rapides Quinze, près d'une riche mine de galène argentifère que l'on exploite avec profit ;

20. La vallée proprement dite de l'Ottawa, où les chemins de fer de la Gatineau et du Montréal et Occidental doivent se raccorder en haut de cette rivière et se continuer jusqu'au Témiscamingue, toujours en traversant les terres des plus propres à la colonisation, entre autres les bassins supérieurs de la Rouge, de la Lièvre, de la Gatineau et de l'Ottawa : c'est un vaste champ de colonisation pour les districts de Montréal et d'Ottawa ; car il est bon de se rappeler que le dernier colon est déjà fixé à 50 lieues de Hull et de saint Jérôme. C'est pour cette raison que le gouvernement a ouvert un grand chemin de colonisation partant du canton du Hartwell et rejoignant le chemin Chapleau sur le lac Nominique, afin de favoriser autant que possible l'établissement de cette immense région. Il est à propos de mentionner à ce sujet que Monsieur Arthur Buies a fait, dans le cours de l'été dernier, une excursion dans la vallée inférieure de l'Outaouais, accompagné d'un photographe chargé de prendre des vues, afin d'y puiser les matériaux nécessaires à la publication d'une monographie de cette fertile partie de province. Cette monographie devra paraître à la suite d'un volume sur le bassin supérieur de l'Outaouais, volume qui est actuellement sous presse et qui est une description complète de la nature, de la physionomie et des ressources de ce pays si plein d'avenir ;

3. La vallée du St-Maurice, à laquelle le chemin de fer des Trois-Rivières doit donner une grande expulsion colonisatrice et doit permettre de se relier en peu d'années aux établissements de la Rouge et du lac Témiscamingue. De ce grand lac au St-Maurice, nous pouvons coloniser jusqu'à une distance de 60 lieues du St-Laurent et de l'Ottawa, parfois même bien au-delà. Nous pouvons aussi placer, par cantons successifs, des millions d'habitants, souvent sur des terres comparables à celles qui bordent le St-Laurent. Hélas ! à peine le cinquième de ce territoire est-il occupé !

Que dirons-nous en outre du chemin de fer du lac St-Jean jusqu'à Chicoutimi et de celui des Basses Laurentides, qui tous deux vont donner une expulsion incalculable à la population de la vallée de ce magnifique lac dont les bonnes terres s'étendent au loin dans l'intérieur ? C'est là que les habitants du district de Québec trouveront de beaux héritages pour leurs enfants ; c'est là que les appellent dès aujourd'hui des parents et des amis qui ont créé nombre d'établissements déjà prospères.

J'attire l'attention du gouvernement sur la partie du lac où les terres de la plaine sont remarquables par la qualité, le nombre et l'étendue. Il faut tenter de nouveaux efforts pour peupler de braves gens cette immense région qui est l'arrière-pays de Québec. Cette ville de Québec a fait noblement son devoir en dotant la Compagnie du Lac St-Jean. D'autres villes pourraient suivre