

ADIEUX A L'ÉTÉ

Quelques jours encore et la brillante nature
De nouveau mise en deuil par le vent qui gémit
Quittera pour un temps sa gentille parure.
Tandis que les rayons si doux de l'astre ami
Quoique bien pâissants, demeureront encore
Comme un cher souvenir de beaux jours encolés,
Elle nous montrera les bosquets désolés,
La terre sans gazon ; et la note sonore
Des oiseaux si gentils, ne viendra plus gaiement
Inciter au plaisir... Revêtant lentement
Sa toilette de mort, elle ceint de tristesse
Nos cœurs tout assombrés ; et le vent qui caresse
Les feuilles qu'il rarit tout bas, nous fait songer
À ces affections qu'un destin mensonger
Fit naître sous nos pas dans une heure de flumme
Pour les ensevelir plus tard avec notre âme
Sous le lincent si froid d'oubli tissés de pleurs.
... Mais un jour renaitra le printemps et ses fleurs ;
Le soleil reriendra brisant sa léthargie
Ranimer de ses feux la nature endormie,
Il nous ramènera les oiseaux, les chansons
Et les joyeux ébats, et ses mille autres dons.

La mémoire du cœur, d'une sève nouvelle
Ainsi ranimera la fleur des doux espoirs :
Aurores de bonheur se lèveront pour elle
Après les sombres jours, tout pleins de pensers noirs.
Fleurs de la nature nées d'un baiser de Flore
Et fleurs du cœur qu'un doux sourire fait éclore,
Je vous redis donc aujourd'hui non pas : " Adieu !"
Mais : " Au revoir ! " ... Revoir ! est-il un plus doux vœu ?

MYOSOTIS.

UNE BELLE ŒUVRE DE COLONISATION

LE CHEMIN DE FER "MONTFORT ET GATINEAU"

Le MONDE ILLUSTRÉ a l'avantage de présenter aujourd'hui à ses lecteurs un groupe de patriotes ardents et dévoués. Il s'agit du bureau de direction, tel que constitué à la récente assemblée générale du 12 septembre dernier, de la compagnie du chemin de fer de colonisation "Montfort et Gatineau."

Cette compagnie a entrepris, il y a quelques années, de jeter une voie ferrée à cheval, pour ainsi dire, sur notre chaîne des Laurentides, et d'ouvrir un territoire superbe à la colonisation et à l'industrie, dans notre Nord-Ouest provincial, sur un parcours de cent vingt milles environ, depuis la jonction Montfort, sur le "Montréal et Occidental," jusqu'à un point sur le chemin de fer "Ottawa et Vallée de la Gatineau," assez vraisemblablement Graciefeld, sis à quelque soixante milles au nord-ouest de Hull et Ottawa. En dépit des difficultés très considérables d'une telle tentative, déjà une section de trente-trois milles est en opération ; sur une autre section de trente milles, on est à fixer le tracé et, dans cinq ou six ans, on peut l'espérer, cette artère vitale de notre vie nationale sera en plein fonctionnement.

Ceux qui auront eu l'idée de cette œuvre excellente, l'auront poursuivie sans découragement et menée à bonne fin, dans l'intérêt si bien compris du développement et de la prospérité de notre province, méritent bien d'être cités à l'ordre du jour avec le qualificatif honorable de patriotes.

Ce sont leurs représentants accrédités que nous présentons aujourd'hui à nos lecteurs, savoir : M. l'échevin Brunet, président de la commission de la voirie à Montréal, premier président de la compagnie à ses débuts, en 1890 et 1892, et de nouveau président actuellement depuis 1897 ; M. E. Sénécal, sr., chef de la maison d'imprimerie si bien connue, 2e président, de 1892 à 1897, et se disputant avec M. Brunet la palme du zèle en faveur de cette patriotique entreprise ; M. R. Bickerdike, M.P.P., vice-président de la banque Hochelaga, et vice-président de la compagnie depuis la dernière assemblée générale ; MM. Porcheron, de la maison Faucher, fils, industriel, et Chapleau, le premier, ancien vice-président, et tous deux zélés de l'entreprise depuis la première heure.

C'est de l'été dernier que M. Bickerdike, le député provincial de la division Saint-Antoine, de Montréal, est devenu directeur de la compagnie, en remplacement de M. Wilfrid Brunet, fils du président, M.

Brunet, fils, avait lui-même succédé à M. Froidevaux, entrepreneur-plombier, un autre des premiers parrains de l'œuvre—car c'est une œuvre nationale que celle-là—avec MM. Brunet, père, Sénécal, Chapleau et Porcheron.

Maintenant que nous connaissons ces pionniers de progrès, étudions un peu leur œuvre d'élite. La carte que nous donnons dans ce numéro établit la position géographique de l'importante ligne du "Montfort et Gatineau," du moins pour la partie construite, ligne pleine, et la section dont on établit présentement le parcours, ligne pointillée.

En voici une description sommaire, d'après un document s'y rapportant et que nous avons sous les yeux :

La région que traverse le chemin de fer "Montfort et Gatineau" est essentiellement propre à la culture, et il y a la place pour plusieurs paroisses.

Il divise en deux l'angle formé par le chemin de fer du Pacifique (Q. M. O. & O.) et le chemin de fer "Montréal et Occidental," Montréal-Nominingue, pour atteindre, à l'heure actuelle, en se dirigeant vers l'ouest, la riche région dont Arundel est le centre et où doit venir se concentrer le commerce des cantons Harrington, Ponsonby, Addington et Amherst.

Son point de départ est la jonction de Montfort, sur le "Montréal et Occidental," et il atteint bientôt St-Sauveur, une municipalité déjà florissante mais dont l'importance a sensiblement augmenté depuis que le chemin est en opération.

Il traverse ensuite les quatre premiers rangs du canton Morin, en partie habité, et dont la moitié est encore richement boisée ; il suit sur une certaine distance un cours d'eau appelé la rivière à Simon et passe assez près du lac des Cèdres.

Continuant vers l'ouest, il traverse les 1er et 2ème rangs du canton Howard, entièrement boisés, passe sur la rive occidentale du lac Chevreuil, puis entre dans le canton Wentworth, et il passe à l'Orphelinat agricole de Montfort, où sont recueillis les enfants abandonnés, pour y être instruits dans l'agriculture.

Après avoir parcouru une partie du canton Wentworth, en suivant le côté nord-ouest du lac St-François Xavier, il atteint le canton Montcalm, puis il poursuit sa course, en longeant les lacs des Seize-Iles, des Pins, Rond et Beaven.

Enfin, il atteint le canton Arundel, dans le comté d'Argenteuil, où il s'arrête, pour le moment, sur les bords de la rivière Rouge.

Toute cette région est parfaitement boisée et déjà l'on en retire une importante quantité de bois de commerce : merisier, érable, bois blanc, épinette, cèdre, et aussi du pin en certains endroits. Ce bois, disent les arpenteurs, est d'une grosseur et d'une longueur plus que suffisantes pour en rendre l'exploitation profitable.

De plus, on trouve, dans les environs du lac des Seize-Iles, des gisements importants d'amiante et de mica, la propriété de compagnies qui se préparent activement à en faire l'exploitation.

Parvenu à Arundel, le chemin est à deux pas du village de Huberdeau et de la ferme de l'orphelinat agricole de Montfort, séparée du siège principal de

l'œuvre par une distance de vingt milles, et où sont élevés près de deux cents enfants ; de plus, il se trouve au centre d'un pays très riche, très fertile, en grande partie colonisé, où quatre grandes paroisses : Arundel, Harrington, St-Remi d'Amherst et Ponsonby, lui fournissent déjà un trafic considérable.

L'excellente qualité du sol de cette région que traverse la Rouge est connue depuis longtemps. Dès 1859, M. Bouchette écrivait dans son rapport des Terres de la Couronne : "Les vallées de la Rouge et de la Lièvre présentent une grande étendue de terres qui sont d'une qualité supérieure et ne sont surpassées par aucune autre du Haut ou du Bas Canada." C'est aussi l'expérience des colons, qui y ont trouvé une terre propre à toute sorte de grains, facile à égoutter, prête à être ensemencée de bonne heure au printemps, facile à engraisser et à cultiver. On y a vu des lots dont quelques arpents à peine étaient défrichés, se vendre \$500, \$800 et même \$1,000.

Toute la région que traverse le chemin de fer "Montfort et Gatineau," ainsi que celle dont le commerce vient se centraliser à Arundel, est sillonnée de cours d'eau, rivières et lacs. Les pouvoirs d'eau y sont abondants et nul doute qu'avec des communications faciles, l'on verra bientôt l'industrie se diriger vers cette région où elle trouvera en abondance les matières premières qui lui sont nécessaires.

Ainsi que nous venons de le voir, au rapport des arpenteurs, aussi bien que d'après l'expérience des colons et colonisateurs, la vallée de la Lièvre, et il faut ajouter aussi celle de la Gatineau, le disputent à la vallée de la Rouge pour l'excellence des terres arables. Déterminés à servir avant tout la grande cause de la colonisation, leur principal objectif, les directeurs du chemin de fer "Montfort et Gatineau" n'ont pas voulu mettre en oubli cette vérité. Leur charte primitive leur donnait le droit de construire une voie ferrée jusqu'au cœur du canton Arundel, sur la rive nord-est de la Rouge. A peine avaient-ils vaincu les obstacles énormes de cette construction, au prix des plus grands sacrifices, qu'ils demandèrent à l'État l'autorisation de continuer, sur un parcours trois fois plus considérable encore, leur lutte héroïque entre les embarras naturels de cette contrée et en faveur de la civilisation.

L'on n'osa pas repousser la requête de ces audacieux patriotes, et ils furent autorisés à aller accrocher leur tête de ligne au réseau du chemin de fer "Ottawa et Vallée de la Gatineau," comme ils en avaient déjà posé le pied, sans hésitation, sur le "Montréal et Occidental," ce long serpent d'acier qui, lui, enlace déjà les Laurentides en son étreinte, plongeant tantôt sa tête dans le grand lac Nominingue cent vingt-cinq milles à l'ouest de Montréal, pour de là, rebondir au Témiscamingue, et même jusque dans la région des grands lacs.

Armée de cette nouvelle charte, la compagnie "Montfort et Gatineau" se met à l'œuvre pour pour

