

bouches pour consommer et des bourses pour défrayer l'exploitation de sa ligne. En 1885, elle envoyait le curé Labelle en France et en Belgique. Aujourd'hui, elle a encore une agence essentiellement française tenue par M. L. O. Armstrong à Montréal.

Le *Manitoba* lui-même admet que la compagnie du Pacifique n'épargne rien pour peupler le Nord-Ouest aussi bien de nos compatriotes que de gens étrangers à notre foi et à notre race. Pour elle, c'est une simple question d'affaires et non de sentiment.

Il en sera de même de la compagnie du Montréal et Occidental. Qu'on réussisse à la constituer sur des bases puissantes—et il faut qu'elle le soit en vue d'une entreprise de plusieurs millions de dollars—et l'on aura en elle le plus intéressé, le plus actif et le plus efficace des agents de colonisation.

L'initiative privée de nos concitoyens entreprenants devrait aussi faire quelque chose pour le succès immédiat de l'entreprise. Les actions de la compagnie sont de \$10.00 chacune. Pourquoi craindrait-on d'y investir quelque placement à la portée de toutes les bourses? Un chemin de fer de cette étendue passant à travers des régions nouvelles, qu'il desservira sans compétition d'aucune sorte, offre les plus grandes chances de succès et de rémunération; il renferme pour l'avenir les conditions les plus certaines d'une augmentation considérable de valeur d'année en année. Grâce aux généreux subsides des gouvernements le chemin coûtera une somme relativement peu élevée aux actionnaires, laquelle placée en première hypothèque sur la ligne devra nécessairement constituer des garanties avantageuses.

Dans tous les cas, la population d'Ottawa, de Montréal surtout, devrait voir cette entreprise d'un œil favorable, car elle ouvrirait à notre métropole un vaste champ de consommation qui devra s'approvisionner sur son marché. Deux cents à trois cents paroisses nouvelles, s'alimentant soit directement soit indirectement à Montréal, constituent de suite un