

AVIS IMPORTANT.

Les colons sont priés d'inscrire leur nom et l'endroit où ils vont s'établir sur chacune des caisses contenant leurs effets de ménage et sur chaque gros morceau de bagage, et de s'assurer auprès du chef de la gare d'où s'effectue le départ que le tout est enregistré correctement pour l'endroit où ils vont s'établir.

CONCLUSION.

UN APPEL.

Le Témiscaming reste encore une des plus belles parties de la Province de Québec, une de nos régions les plus propices à la colonisation. Des centaines et des centaines de colons peuvent y trouver place et y fonder des foyers nouveaux. Ce qui manque pour pousser le développement rapide de cet immense district : c'est le chemin de fer.

Il est tellement nécessaire pour assurer le succès de la colonisation du Témiscaming, que le grand patriote, Mgr Labelle, il y a trente ans déjà, en proposait la construction immédiate ; si, dans le temps, on eut pu se rendre à sa demande, on aurait aujourd'hui une seconde province dans le Grand Nord.

C'est une entreprise importante, et dont notre province ne saurait se désintéresser. De tout temps, le chemin de fer a été le grand agent colonisateur ; c'est grâce à lui que les régions du nord de Montréal et du Lac Saint-Jean ont progressé si rapidement, et aujourd'hui, le Témiscaming n'atteindra son plein développement que s'il est mis en communication par une voie ferrée quelconque avec les grands centres.

Un chemin de fer s'impose en cette région, afin d'y conduire de nouveaux colons, et pour assurer un débouché à ceux qui y sont déjà établis.

Peu importe de quel côté il vienne ; l'important c'est qu'il soit construit le plus tôt possible. Actuellement, il y a deux projets à l'étude : la continuation de l'embranchement de Mattawa, qu'on a prolongé de dix milles, il y a deux ans, ou la continuation du Canadien Pacifique qui relierait le Nomingue au Témiscaming. La construction de l'un de ces chemins de fer n'empêcherait pas celle de l'autre.

Le premier a l'avantage d'être presque terminé ; le second serait un vrai chemin de colonisation ; il suivrait un parcours de 200 milles à l'intérieur de la région, ouvrirait un pays riche en terres, en bois de commerce et en pouvoirs hydrauliques.

D'autant plus que ce dernier projet diminuerait d'environ 200 milles le parcours du Canadien Pacifique entre les grands lacs et les ports de mer du Saint-Laurent.

Cette ligne courte, après avoir traversé le Nouvel-Ontario, à 150 milles au sud du Transcontinental, passerait nécessairement à la tête du lac Témiscaming, pour venir se rattacher à l'embranchement actuel des Laurentides, à Mont-Laurier.

Et cette ligne courte, dont les besoins de la concurrence amèneront un jour ou l'autre la construction, pourquoi ne serait-elle