

en bon état et l'on peut dire sans crainte que sous le rapport de la voierie, la Gaspésie l'emporte de beaucoup sur presque toutes les autres parties de la province. Le sol est si propice, si bien égoutté que tous les chemins qu'on ouvre deviennent beaux aussitôt.

Actuellement, il n'y a qu'un chemin de fer dans la Gaspésie, l'Intercolonial, qui traverse la vallée de la Métapédia et va du nord au sud depuis le Saint-Laurent jusqu'à la rivière Ristigouche, distance d'une d'une centaine de milles. On parle de construire une autre voie ferrée qui traverserait longitudinalement la partie sud de cette région, irait de la station de l'Intercolonial à Métapédia, ou dans le voisinage de Campbelltown, ou Bassin de Gaspé, ce qui fait une distance d'environ cent quatre-vingts milles. La compagnie qui s'est fait incorporer pour construire ce chemin de fer compte parmi ses membres quelques-uns des hommes les mieux posés dans la finance et les affaires de chemins de fer. Elle a obtenu du gouvernement de Québec une subvention de 1,800,000 acres de terrain, et du gouvernement du Canada une subside de \$3,200 par mille, ou de \$320,000 pour les cent mille de sa ligne compris entre Métapédia et Paspébiac. Ces deux subventions forment une valeur totale d'au moins \$2,000,000 et devront assurer l'exécution de cette entreprise, qui semble avoir une perspective des plus brillantes.

A la dernière session de la législature de Québec, il a été incorporé une autre compagnie pour construire un chemin de fer dans la partie nord de la Gaspésie, depuis un point quelconque sur l'Intercolonial entre Rimouski et Petit-Métis, jusqu'au ou près du Bassin de Gaspé, en passant par Matane, Cap-Chatte et Sainte-Anne-des-Monts. Ce chemin de fer aurait aussi lui environ cent quatre-vingts milles de longueur et compléterait un réseau qui entourerait toute la Gaspésie et formerait environ cinq cents milles de voie ferrée.

Mais les habitants de la Gaspésie ont un autre moyen de transport et de communication qui a bien ses avantages : la navigation. Avec leurs *barques*, ils font aisément les petits transports d'une localité à une autre et, dans le haut de la baie des Chaleurs, de leurs résidences aux stations de l'Intercolonial, qui longe le rivage sud de cette baie jusqu'à Bathurst. Ce transport est peu coûteux et presque aussi prompt, aussi rapide que celui que pourraient fournir les chevaux et les chemins ordinaires. Les *goëlettes*, font un trafic considérable et constituent le moyen de transport le plus en vogue pour l'échange des produits naturels et des marchandises entre ces localités et Québec ou les autres centres de commerce où s'écoulent les produits de la Gaspésie. Ce transport en *goëlettes* est très peu dispendieux et à la portée de tous les habitants de cette région.

Le commerce avec les pays étrangers, c'est-à-dire les neuf dixièmes du commerce de poisson, se fait par des navires venant d'Europe. Ces navires prennent ordinairement leurs cargaisons à Gaspé, Percé et Paspébiac, qui sont des ports sûrs et commodes, notamment ceux de Paspébiac et de Gaspé. Ce dernier se trouve au fond de la baie du même nom et peut contenir sans peine une flotte de mille grandes voiles. Il a des quais où les gros navires peuvent aborder en tout temps sans craindre de toucher fonds. Il y a aussi de bons quais à Paspébiac, mais l'eau n'est pas profonde. A Percé il n'y a pas de quais mais les bâtiments peuvent charger et décharger en rade avec la plus grande facilité. La même chose pourrait se faire en beaucoup d'autres endroits notamment à l'Anse-du-Cap au port Daniel, etc. Il y a un beau quai à Carleton pour les navires d'un faible tirant d'eau et la baie de Tragadigèche offre un havre aussi sûr qu'il est commode aux navires tirant trop d'eau pour accoster à ce quai. Quant à la navigation de la baie des Chaleurs, elle est des plus sûres et des plus facile, puisqu'elle se fait au large