

contre un canal, pour le transport d'un article aussi pesant que le bois. Mais dans le cas actuel, la différence de près de 100 milles en faveur du chemin de fer, lui assure une incontestable supériorité sur la voie d'eau.

On parle très fortement de prolonger ce chemin sur la rive nord jusqu'à la Rivière Creuse. Les intérêts de la province de Québec exigent qu'il soit continué aussi loin que possible dans cette direction, car il donnerait un élan remarquable à la colonisation et à l'industrie forestière. Aussi, le gouvernement doit-il être prêt à donner une subvention libérale pour assurer le succès d'une entreprise aussi éminemment nationale.

Un pont pourrait être jeté à cet endroit sur la rivière, afin de relier le chemin à l'artère que l'on construirait du côté sud jusqu'au lac Nipissing, dans le but d'offrir une voie de transit à l'immense commerce de l'Ouest et du Pacifique.

Ce chemin assurerait l'exécution d'un embranchement sur les bords de la Gatineau jusqu'à la rivière du Désert. Cette voie supplémentaire alimenterait dans une forte mesure la ligne principale et faciliterait la colonisation de cette fertile région. Une compagnie a déjà été formée dans le but d'exécuter cette nouvelle entreprise, et la Compagnie du chemin de Colonisation du Nord, ainsi que le comté d'Outaouais souscriront chacun \$100,000 au fonds-capital pour en assurer la réalisation.

Le chemin de la Gatineau a plus d'importance qu'on ne paraît le croire. Sa construction est aujourd'hui d'une nécessité absolue. Il développerait admirablement les ressources de cette contrée presque inconnue jusqu'ici, malgré ses avantages incontestables.

Nous avons déjà dit que la colonisation a poursuivi sa marche progressive jusqu'à cent milles au-dessus d'Ottawa, malgré la difficulté des communications. Il y a sur la route projetée un trafic considérable, qui se quadruplerait en peu d'années. Et les compagnies puissantes de MM Gilmour, Hamilton, Hall, Bennett et Gouin, McLaren, Atkinson, Cameron et Edwards, Walsh, envoient chaque année dans les forêts de la Gatineau, un nombre considérable d'hommes et une grande quantité de provisions.

Il faudrait ajouter à ce trafic, celui des rivières Coulonge et du Lièvre, qui est aussi très considérable, et dont la route naturelle serait le chemin de fer de la Gatineau. Si l'on tient compte maintenant du flot d'émigration, qui se précipiterait dans le haut de la Gatineau, on aura une idée des chances de succès de ce chemin. Une population énergique, des pouvoirs d'eau magnifiques, une matière première abondante, n'est-ce pas assez pour créer des industries florissantes, si on leur ouvre un débouché avantageux ?