

cause de ces grands avantages militaires, et dès 1854, le perspicace Lord Elgin entrevoyait le jour, où une communication par chemin de fer ou par eau relierait la vallée de l'Outaouais aux régions fertiles du Nord-Ouest.

En 1863, un comité spécial fut nommé par l'Assemblée Législative pour examiner de nouveau la praticabilité de l'entreprise. Il fit rapport qu'on pouvait sans trop de difficultés obtenir une route pour des vaisseaux tirant douze pieds d'eau et qu'elle serait supérieure à toute autre comme voie de transit pour le commerce de l'Ouest.

Le gouvernement était évidemment favorable à ce projet. Aussi lors de l'établissement de la Confédération, il a été entendu qu'il serait l'une des grandes entreprises que l'on mettrait d'abord à exécution. Sir George E. Cartier a depuis réitéré cet engagement solennel, et le public compte avec raison qu'il ne restera pas à l'état de lettre-morte.

La Chambre de Commerce du Canada, établie depuis quelques années, a discuté plus d'une fois ce projet, mais elle ne lui a pas donné l'attention que méritait son importance. Bon nombre de ses membres ayant une connaissance extrêmement imparfaite de la question, ne l'ont envisagée qu'au point de vue des intérêts de leurs localités respectives, alors qu'il aurait fallu s'élever au-dessus des considérations de clocher et examiner l'entreprise comme une grande œuvre commerciale et nationale.

On peut avoir une idée de l'ignorance qui règne à ce sujet par le fait que M. H. Howland, l'un des membres les plus remarquables de cette association, a affirmé que cette voie de navigation serait qu'un canal continu. Or, par le rapport de Shanly, il n'y aurait sur un parcours de 430 milles que 58 milles de canal et 29 seulement, d'après celui de Clark.

Au mois de novembre 1870, une commission composée de Sir Hugh Allan, MM. Casimir S. Gzowski, D. Dexter Calvin, George Laidlaw, Pierre Garneau, William J. Stairs, Alexander Jardine et Samuel Keefer, fut nommée dans le but de "faire une enquête approfondie sur les meilleurs moyens à prendre pour ouvrir des voies de communication à la mer qui puissent avoir l'effet d'attirer une part considérable et annuellement croissante du commerce de la partie Nord-Ouest de l'Amérique du Nord, vers les eaux canadiennes, ainsi qu'une complète et vaste amélioration de notre système de canaux sur une échelle et d'un caractère tels qu'ils puissent répondre au développement constant du commerce."

On espérait que cette commission insisterait fortement dans son rapport sur l'importance d'obtenir une ligne navigable du lac Huron à Montréal. Mais il semble qu'elle n'a pas donné toute