rement influer sur votre chemin, il n'était pas question, si ce n'est en théorie peut-être, du chemin de fer central de l'Outaouais. Or, non-seulement cette entreprise s'accomplit en ce moment, mais encore elle demande à s'allier à nous pour n'en former qu'une seule avec la perspective, l'on peut dire certaine, aux deux, de former partie du grand chemin de fer du Pacifique dont nos hommes d'état s'occupent si sérieusement. Alors le chemin de fer de la rive nord ne serait plus seulement un chemin local et soutirant uniquement le commerce local, mais le plus important chaînon de cette grande chaîne de communications qui s'étendra bientôt du Pacifique à l'Atlantique, parce qu'il en possèdera le terminus Atlantique. En attendant ce jour certain d'une prospérité et d'une grandeur certaine et peu éloignée, qu'il me soit permis de vous parler plus particulièrement des résultats immédiats de l'existence de notre chemin de fer en ce qui regarde le commerce du seul Outaouais :

OUTAOUAIS.

" Jusqu'ici nous n'avons rien dit d'un commerce que ni les vapeurs ni les bâtiments à voile ne sauraient accaparer et qu'flotte sur le St. Laurent et ses tributaires, au gré du courant, du vent et de la tempête ; nous voulons parler du commerce du bois carré.

" On peut évaluer à £1,000,000. le bois carré, coupé sur l'Outaouais et ses tributaires et se rendant à Québec en immenses radeaux, après avoir longtemps attendu la crue des eaux pour flotter, sauté les chûtes et les rapides, et traversé les lacs, pour le bois la plus périlleuse des passes.

" On évalue à dix pour cent, sur la valeur, la perte qu'éprouve le bois dans ce trajet qui dure quelquefois six, quelquefois même douze mois, quand la crue des eaux n'est pas suffisante pour le faire flotter, mais jamais moins de trois mois ; 10 pour cent sur £1,000,000, c'est £100,000.