

celui de Montréal à Ottawa que les uns veulent pousser pour le présent jusqu'à Aylmer seulement, d'autres jusqu'à la Rivière Creuse au-dessus de *Île des Allumettes*, enfin le projet du chemin de fer International de St. François et de Mégantic qui doit relier la partie ouest de cette province avec les ports du Nouveau-Brunswick en passant sur le territoire des États-Unis.

Si les chemins de fer sont décidés à faire parler d'eux les chemins de bois ne veulent pas rester en arrière. Celui de Gosford a été inauguré solennellement le 26 Novembre par Sir Narcisse Belleau et les membres de la Législature. Nos lecteurs verront sans doute avec plaisir une partie du compte-rendu pittoresque de cette examen publiée dans le *Journal de Québec*. Elle ne laisse pas non plus que d'être entendue en ce qu'elle contient des détails intéressants sur ce nouveau genre de construction que nous empruntons à la Suède et à la Norvège où elles ont parfaitement réussi.

Enfin, chacun est en place; M. Joly donne le signal, et nous voilà en route pour Gosford. La locomotive *Jacques-Cartier* nous entraîne à toute vitesse vers le Nord, et déchirant l'air de son sifflement aigu qui retentit dans un pays, qui, naguère encore, ne répétait que les chants des oiseaux et la parole de l'homme.

Comme tous les compagnons de voyage se connaissent, la conversation ne languit pas. Des discussions vives et animées s'engagent à droite et à gauche. Il va sans dire que l'on discute, surtout, la question des chemins de toutes espèces et qu'on débat chaudement sur la valeur relative des chemins à lisses de fer et des chemins à lisses de bois.

Pendant ces propos, nous filons avec une rapidité de douze milles à l'heure, terme moyen des voies en bois, et nous arrivons à la rampe de *Lorette*. C'est ici que les voyageurs sont étonnés, tout de bon. Sans effort extraordinaire, la locomotive gravit cette rampe où l'élévation est de 250 pieds au mille, soit un pied par vingt pieds.

Au milieu de la côte se trouve une courbe, ce qui ajoute encore à la résistance. Nous mettons pied à terre un instant, et nous remarquons que pour faciliter la traction sur cette partie du chemin, l'on a recouvert les lisses d'une légère couche de sable qui, pressé, ce qui est énorme, par le poids de la locomotive, — 20 tonnes, — s'est comme incrusté dans le bois et lui a donné une dureté extraordinaire. A la vue de ce qui vient de se passer, un député, ennemi juré des chemins de bois, déclare qu'il perd un de ses préjugés et que jamais convoi sur des lisses en fer, même sablées, ne pourrait arriver au milieu d'une côte de ce genre.

Nous remontons en voitures. A mesure que nous avançons nous constatons que la figure de quelques députés s'allonge et qu'ils sont moins gais, c'est que, voyez-vous on approche du Pont Jacques-Cartier dont on a parlé, comme d'une espèce de casse-cou en rappelant tous les horribles accidents de chemin de fer. Ce n'est donc qu'en tremblant que l'on s'aventure sur le pont redoutable et que nous décrivons lentement la courbe qui le relie, du côté nord, à la terre ferme. Vue des voitures, cette courbe a quelque chose d'effrayant. En cet endroit la voie, affectant presque la forme d'un demi-cercle, repose l'espace de 600 pieds sur de simples chevvalets. A tout instant l'on craint que le convoi ne s'échappe par la tangente pour nous jeter sur l'abîme qui semble nous attirer. Mais il n'en est rien et bien des existences précieuses sont conservées à la patrie. On nous assure que cet ouvrage est d'une solidité à tout épreuve, et que tout danger d'une culbute est purement imaginaire.

Nous nous arrêtons non loin de là aux moulins de la compagnie. C'est ici que nous pouvons avoir une idée de la puissance de durée des lisses en bois; M. Joly nous les fait voir. Elles sont très-peu usées, quoiqu'elles aient subi plus de frottement que n'en endurera toute la voie pendant cinq ans. En effet, comme c'est à cet endroit que l'on fabriquait les lisses et les oreillers (*stoppers*) la locomotive a passé et repassé vingt fois le jour pendant trois mois.

A Saint Gabriel, nous faisons halte au sommet d'une côte et nous admirons un paysage qui serait splendide en été. Nous regardons vers le Sud. A notre gauche s'élèvent les premiers contreforts des Laurentides qui bordent presque toute notre horizon. Dans le fond de la vallée se trouve un bouquet de sapins et d'épinette, dont la couleur tranche sur le terrain qui l'entoure. La terre n'est que tachetée de neige et d'un aspect assez triste. D'épais brouillards, s'enroulant comme d'immenses panaches, ourronnent la crête et le flanc de quelques montagnes. Tout cela n'était pas très gai, mais rien ne peut attrister des voyageurs qui quelques minutes plus tard arrivent à Gosford.

Nous descendons de voiture en saluant Gosford comme une terre promise. Nous sommes en pleine forêt. Les bucherons finissent de déblayer une espace de terrain où s'élèvera bientôt un village et plus tard une ville. Ça et là brûlent des amas de branches. L'odeur, pénétrant le parfum délicieux de terre brûlée, nous enveloppe complètement.

Jamais Gosford n'avait vu de plus illustres visiteurs. C'était un lambeau de la civilisation en pleine forêt. Quelques minutes après notre arrivée, site futur d'une ville présentait, un aspect vif et animé. Les voyageurs s'étaient formés par groupes et causaient gaiement. Son Excellence était en colloque avec ses avisiers, MM. Chauveau et Archambault. A leur air grave, on voit que ces illustres personnages s'occupent des affaires d'état. Je ne veux pas pénétrer leur pensée, mais il me sembla qu'ils paraissent décidés à donner des secours à la compagnie pour prolonger le chemin Gosford jusqu'au lac St. Jean et à favoriser le chemin de fer du nord.

Dans un autre groupe M. Fortin, cause avec les députés du Nouveau-Brunswick sur la loi pour la protection des forêts. M. Tremblay s'occupe du lac Saint-Jean avec M. Lesage qui développe une théorie sur l'immigration. Non loin de là le hâsère du bois, M. Chapeau discute avec M. Evanturel, pendant que deux Sauvages jettent des regards envieux et s'insistent sur la barbe de l'un et la chevelure de l'autre. M. Fraser de Berry s'enfonce dans le bois; un journaliste prétend qu'il cherche des terres, et un autre soutient qu'il cherche le *frail air*, Beauvois, du *Nouveau-Monde*, argumente contre Bales. Ils ne peuvent s'entendre.

Mousseau de l'*Opinion Publique*, traite savamment de l'arbitrage, tandis que quelques députés retirés à l'écart songent aux élections de l'été prochain. Pour compléter le tableau, trois journalistes discutent sur la manière de faire de la terre neuve. Dans un autre groupe on parle du chemin de fer du Nord; M. L. Beaubien s'avance; on croit qu'il vient plaider la cause du chemin de fer Central, mais non, en sa qualité d'organisateur de la fête, il nous invite, avec M. Joly, à prendre une légère collation. C'est étonnant comme personne ne se fait prier. Le grand air des bois, rend l'estomac creux et les dents longues.

Après les premiers soins donnés à l'estomac, les convives font silence et M. Blanchet, président de l'assemblée, propose la première santé: "à la reine."

La seconde santé qu'il proposa fut celle du lieutenant-gouverneur de la province de Québec qui, dit-il, avec un tact et un talent extraordinaire, a su se rendre populaire au milieu d'une population composée de plusieurs nationalités.

Sir Narcisse Belleau répondit dans un discours plein d'à-propos et qui fut vivement applaudi.

"Messieurs, a-t-il dit, si je n'avais pas d'avisiers, vos paroles flatteuses me feraient rougir, mais heureusement que j'en ai, et c'est pour pourquoi je leur renvoie les compliments lancés à mon adresse.

"Il y a 18 mois, le chemin de Gosford n'était encore qu'à l'état de projet; mais aujourd'hui c'est un fait accompli. Il existe ce chemin et vous venez d'en constater l'existence, la sûreté et la rapidité. De l'inauguration du chemin Gosford date une ère nouvelle dans notre province de Québec. S'il satisfait toutes les espérances, on ne parlera plus de chemins de colonisation ordinaire, mais on les fera tous à l'imitation de celui de Gosford.

"Les directeurs méritent donc, grâce à leur initiative, les remerciements de tout le pays. Il le méritent d'autant plus qu'ils ont recueilli l'opinion publique et attiré son attention sur d'autres projets de chemin de fer. En face de leurs vieilles voies ferrées; au chemin de Lévis à Kennébec, au chemin de fer du Nord. Il est à espérer que l'on prolongera le chemin Gosford jusqu'au lac Saint-Jean. Je n'exprime pas mon opinion, mais je ne fais que répéter ce que les journaux nous disent.

ANNONCE.

NOUVEL ABRÉGÉ

DE

GEOGRAPHIE MODERNE

A L'USAGE DE LA JEUNESSE

PAR L'ABBÉ HOLMES

SEPTIÈME ÉDITION

Entièrement Revue, Corrigée et Considérablement Augmentée

PAR

L'ABBÉ I. O. GAUTHIER

Professeur d'histoire au Séminaire de Québec.

Un Volume in-12 de 350 pages. Cartonné \$1.00 la douzaine.

J. B. ROLLAND & FILS,
Libraires-Éditeurs.

En vente chez tous les Libraires et les principaux Marchands.

IMPRIMÉ PAR EUSEBE SENECAI. MONTRÉAL.