

vince de Québec, pour aller se relier au terminus oriental du chemin du Pacifique au lac Nipissingue, et ensuite à la navigation des lacs Huron et Supérieur—la législature de Québec lui ayant donné l'assurance qu'elle accorderait une gratification considérable pour chaque mille de prolongement de la ligne dans cette province, soit sous forme d'un octroi de terre de 10,000 acres par mille, soit l'équivalent en argent. Par cette action, la législature provinciale n'a fait que continuer la politique libérale dont elle avait déjà donné la preuve pour les deux premières divisions de la ligne de Québec à Aylmer ; elle fut d'abord poussée dans cette voie par le désir patriotique d'ouvrir à la colonisation la vaste région située au nord-ouest de la province, et en second lieu par l'idée de construire une ligne qui attirerait une partie du vaste trafic des grands lacs, puis plus tard le commerce inter-océanique, quand les voies ferrées canadiennes et américaines iraient jusqu'à l'Océan Pacifique. Le subside promis par la législature de Québec, dépassant de beaucoup toute somme d'argent que l'on pourrait espérer d'Ontario, dans le cas où l'on ferait passer la ligne par cette province, il devint d'une importance vitale pour votre chemin de suivre le côté nord de la rivière, ou le côté de Québec, aussi loin que pourraient le permettre les difficultés, au point de vue du génie.

Au mois de Mars 1873, d'après des instructions de votre bureau, j'explorai le pays entre Aylmer et le pied de la rivière Creuse, sur une distance de près de cent milles. La rivière Creuse dont je parle ici n'est pas un cours d'eau indépendant, mais simplement un long bras navigable de l'Outaouais lui-même.

Dans un rapport de cette exploration, en date du 3 avril 1873, il est démontré que l'on peut se procurer une route excellente en suivant généralement le cours de l'Outaouais : les pentes et les courbes sont remarquablement faciles, et les frais de construction, avec équipement complet, n'excéderaient pas \$30,000 par mille. En outre de l'octroi gouvernemental de 1,000,000 acres de terre pour toute la longueur de 100 milles, le comté de Pontiac, par où passe la ligne, a pris des parts pour un montant de \$150,000, laissant une balance de \$850,000 à prélever par des débentures. L'examen du rapport fera voir que le trafic local actuel est bien plus que suffisant pour couvrir l'intérêt sur les bons et les dépenses d'exploitation, sans qu'il soit besoin d'escompter le trafic futur de la ligne.

Je ne poussai pas alors l'exploration plus loin que l'em-