

dien du *Pacifique* (épargnant ainsi au pays le coût de la construction d'environ 20 milles de chemin de fer.) De ce point en allant vers l'ouest à la baie de *Cantin*, la station projetée sur la rivière *Française*, la distance est d'environ 50 à 55 milles.

Que la compagnie du chemin de fer du *Canada Central*, dans une lettre en date du 10 février 1877, a proposé que la compagnie construirait le prolongement en allant vers l'ouest de *Pembroke*, sur ce tracé, jusqu'à l'angle sud-est du lac *Nipissing* pour un octroi total de \$1,440,000, ce montant étant à raison de \$12,000 par mille sur une distance de 120 milles. Que le paiement de la subvention serait fait à raison de 80 pour cent des dépenses, la somme retenue de 20 pour cent devant être payée à l'achèvement de tous les dix milles, et la voie devant être achevée dans moins de trois (3) ans, et 75 pour cent de la valeur des rails livrés sur le terrain devant être payé aussitôt que les rails seront livrés.

Que *M. Fleming*, l'ingénieur-en-chef, à qui la proposition a été soumise, fait rapport comme suit :

“ CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
“ BUREAU DE L'INGÉNIEUR-EN-CHEF,
“ OTTAWA, 16 février 1877.

“ A l'Honorable *A. Mackenzie*,
“ Ministre des Travaux Publics.

“ MONSIEUR,— J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport au sujet de la proposition faite par la Compagnie de chemin de fer *Canada Central* dans la lettre qui vous a été adressée en date du 10 courant.

“ Je ne partage pas tout à fait l'opinion qu'on a exprimée qu'il est impossible de trouver une ligne et de construire un chemin de fer de première classe sur la route originairement tracée à travers la vallée de la *Bonnechère*. Il appartient, je crois, à *M. Hazlewood*, l'un des officiers de mon parti, de déclarer que les arpentages qui ont été faits depuis, confirment en substance le rapport de l'exploration qu'il a faite en 1874. Il avait reçu l'ordre de visiter le terrain et de faire rapport s'il serait possible de construire un chemin de fer en ligne droite à travers le pays. A son retour il fit son rapport, déclarant qu'il était convaincu qu'on pouvait construire un chemin de fer en ligne droite depuis l'embouchure de la rivière *Française* à aller jusqu'au lac *Brulé*, et que de fait en partant en ligne droite on n'allongerait probablement pas la route de plus de cinq pour cent.”

Il donnait de plus des détails sur la nature du sol entre le lac *Brulé* et *Renfrew* à travers la vallée de la rivière *Bonnechère*, et exprimait l'opinion qu'il ne serait pas difficile de trouver une ligne praticable pour le chemin de fer.

“ Quant à moi personnellement, rien n'a pu jusqu'à présent changer mon opinion au sujet de l'exactitude générale du rapport de *M. Hazlewood*, et je suis certain qu'aucun ingénieur ne peut trouver des objections au projet actuellement soumis par la compagnie de chemin de fer du *Canada Central* pour continuer la ligne vers l'ouest en partant de *Pembroke* au lieu de *Renfrew*.

“ De fait, les relevés qui ont été exécutés démontrent qu'en suivant la route projetée pour le *Canada Central* on aura une pente plus avantageuse et qu'elle sera pour le moins tout aussi favorable aux intérêts du pays; c'est pourquoi je n'hésite pas à recommander que ce projet soit bien accueilli.

“ Je crois qu'il serait à propos de stipuler avec la compagnie du *Canada Central* que la pente ascendante en gagnant vers l'ouest sera de 52.80 par mille, et que celle de la direction opposée ne pourra être de plus de 26.40 par mille; aussi que les courbes et l'alignement général devront être approuvés par le département.”

“ SANDFORD FLEMING.”

Que la Chambre d'Assemblée de la Province de *Québec* a adopté, le 13 février 1875, une résolution qui a été communiquée au gouvernement du *Canada* et déclarant que “ d'après les rapports d'hommes compétents concernant la nature et la configuration du sol il paraîtrait qu'un tracé qui suivrait le cours de la rivière *Matawan* offrirait