

Les témoignages de quelques-uns de nos hommes les plus expérimentés tendent à prouver que la construction d'un chemin de fer d'après les conclusions tirées vers 1870, par sir Sanford Fleming dans ses explorations, lorsqu'il était ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement, nous donnerait une seconde voie ferrée transcontinentale qui assurerait le développement d'une vaste et importante superficie propre à l'agriculture, ainsi que d'une région minière dont le commerce du Canada tirerait les plus grands profits.

Ceux qui connaissent bien cette contrée, savent très bien que plus l'on se porte vers le nord jusqu'à une certaine ligne au nord de la rivière Saskatchewan, plus le sol est riche et plus les échantillons de blé qui en proviennent sont beaux.

Votre comité est d'avis que le commerce qui se ferait par un port océanique augmenterait tellement le commerce intérieur des régions minières, qu'un chemin de fer, comme celui que je viens de mentionner, paierait au delà de ses dépenses et accroîtrait le commerce du Canada.

De plus, votre comité a poursuivi ses recherches avec le désir de rapprocher autant que possible les distances qu'il y a entre la région agricole des prairies de l'ouest et les exploitations minières.

Les témoignages tendent de plus à prouver qu'il n'y a aucune difficulté sérieuse à construire un chemin de fer à travers les montagnes à raison de \$20,000 par mille, argent comptant; que ce chemin de fer projeté pourrait partir d'Edmonton; qu'une route d'Edmonton, ou d'Ashcroft, jusqu'au Fort-Selkirk aurait à peu près la même longueur; mais qu'à la route d'Ashcroft il faudrait ajouter 450 milles entre Calgary et Ashcroft, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, pour en faire une route commerciale du Canada-est, et 200 milles à partir de Vancouver jusqu'à Ashcroft; que cette route transcontinentale étendrait ensuite ses ramifications, ou ses embranchements, au sud et au nord, pour relier les points importants; qu'une route par Vancouver, l'océan et le lac Teslin jusqu'à Dawson a une longueur de 2,211 milles avec quatre transbordements, ou de 2,030 milles jusqu'au Fort-Selkirk, contre une longueur de 1,290 milles, sans transbordement, qu'il y aurait à partir d'Edmonton.

Pour donner à la ville de Vancouver et au chemin de fer Canadien du Pacifique l'occasion de rivaliser dans des conditions également avantageuses, avec une route de l'est par Edmonton, il est essentiel de relier la côte au Fort-Selkirk par la voie ferrée la plus courte.

D'après les rapports publiés, cette route serait celle qui aurait pour point de départ Pyramid-Harbour et suivrait une ligne directe jusqu'au Fort-Selkirk par le sentier de Dalton (*Dalton trail*), la distance étant de 295 milles seulement, ou de 245 milles en allant toucher un point du Yukon en aval des "Rink Rapids," à 55 milles du Fort-Selkirk.

En sorte que, par cette ligne, il y aurait, à partir de Calgary, un service de voies ferrées d'environ 1,000 milles de longueur et un service océanique de 1,000 milles avec deux transbordements contre un chemin de fer de 1,290 milles d'Edmonton au Fort-Selkirk en suivant une ligne intérieure.

Ces données semblent indiquer que, pour faire face aux besoins immédiats de notre région minière du Nord-Ouest et lui donner le bénéfice des tarifs de transport les plus réduits par voie ferrée qui existent aujourd'hui, des arrangements à l'amiable devraient être pris avec les États-Unis afin de faire disparaître toute restriction préjudiciable au trafic qui se fait avec l'intérieur de la contrée en passant sur le territoire, ou par un port des États-Unis.

Que tout chaînon de chemin de fer qui pourrait être immédiatement construit de la Stikine vers le nord, fût situé de manière à ce qu'il forme la jonction la plus avantageuse avec les voies ferrées du sud-est et du sud-ouest.

Qu'aucune restriction ne fut mise au développement de la route de Pyramid Harbour.

Un chemin de fer qui partirait de Battleford et s'étendrait jusqu'à Cold Lake, puis, de là se continuerait jusqu'au Fort-McMurray, puis, de là jusqu'à la rivière de la Paix, traverserait une excellente contrée agricole, d'après le témoignage de M. P. C. Pambrun.