

Dans le même rapport il est parlé de travaux plus considérables qui auraient coûté \$5,800,000.

La ligne actuelle est bien supérieure à la ligne préliminaire proposée, mais très-inférieure aux travaux indiqués ensuite.

Je crois encore que si les choses étaient restées les mêmes qu'à l'époque où la ligne préliminaire fut proposée, cette ligne aurait pu être construite pour la somme de \$250,000, comme je l'indiquais.

Question 2.— Pourquoi la ligne actuelle est-elle si considérablement plus coûteuse que celle pour laquelle l'évaluation a été faite ?

1o. Parcequ'on a fait beaucoup plus de travaux qu'on ne le prévoyait lorsque l'évaluation fut faite, en 1869. En consultant les extraits qui précèdent, on verra que la ligne préliminaire n'avait pour objet que de faciliter des travaux subséquents. Aucun homme ne pratique ne prétendra qu'on peut construire 451 milles de chemin à raison de 550 piastres par mille dans un pays éloigné de toutes les sources d'approvisionnement.

2o. En construisant la ligne préliminaire, il a fallu songer au transport des troupes et des émigrants, deux circonstances imprévues dans le premier projet. Au lieu d'un simple chemin de colonisation, il a fallu faire un chemin bien nivelé et adapté à un passage constant de véhicules lourdement chargés et cela par tous les temps. Il a fallu améliorer les sections navigables, faire des digues, des excavations, ce qui a nécessité un outillage et des constructions dont il ne s'agissait pas dans la première évaluation.

Ainsi dans la première évaluation, l'on avait mis \$2,500 pour une sorte de maison en coffrage où pourrait accoster le seul vapeur qui va à la Baie du Tonnerre. Au lieu de cela on a construit un beau quai qui a coûté \$30,000. Voilà une modification importante du premier projet. Il en est ainsi de tous les détails des travaux qui sont bien différents de ceux indiqués pour la ligne préliminaire.

3o Parmi les causes qui ont augmenté les frais il faut citer le passage des troupes, dans des circonstances difficiles, et, parfois, dans les mauvaises saisons.

On ne devrait pas porter au compte des frais de construction du chemin aucune partie des frais de l'expédition militaire de 1870. On a fait passer les troupes qui allaient supprimer l'invasion féniennne au commencement de l'hiver 1871; il a fallu renvoyer les travailleurs à grands frais, quelques-uns des *voyageurs* et des mécaniciens des remorqueurs par les prairies et St. Paul. Tous les hommes pratiques savent combien cela dérange les travaux quand il faut renvoyer tout-à-coup les hommes pour les employer dans un autre service.

Il n'y a pas eu assez de circulation sur le chemin pour maintenir une ligne de transport en constante opération, et l'on a toujours gagné quelque chose en gardant les hommes employés au transport et les occupant à faire des améliorations quand cela était praticable. En un mot la principale cause de l'augmentation des dépenses est que, vu les troubles du Nord-Ouest, il a fallu se servir du chemin comme ligne de transport avant qu'il fût achevé.

Je prétends toutefois que les travaux de construction exécutés, l'outillage et les bâtisses érigées représentent la pleine valeur des dépenses.

La ligne, y compris les travaux en voie d'exécution actuellement, coûte \$1,771 20 par mille, somme qui comprend les quais, l'outillage, les vapeurs, les bâtisses, enfin toutes dépenses, sauf le service de transport.

Il est peut-être intéressant de savoir que la distance du Lac Supérieur à Fort Garry est à peu près la même que celle d'Ottawa à la Baie d'Hudson, et que la route traverse une région qui est à peu près de la même nature que celle du haut de l'Ottawa.

Toute personne compétente admettra que pour établir une ligne à travers une paisible région de montagnes et de lacs et y mettre des vapeurs et autre matériel, en sorte que des voyageurs puissent faire le trajet en cinq jours, il faudra dépenser autant, mille pour mille, que l'on a dépensé pour la route de la Rivière-Rouge.

Question 3.— Indiquez le nombre de milles ouverts à la circulation et l'état actuel du chemin ?

Nombre de milles, 141 par terre et 310 milles de navigation interrompue. Voici, en peu de mots, l'état actuel du chemin :

Au débarcadère du Prince Arthur, baie du Tonnerre, il y a un bon quai, des hangars, des magasins, des bureaux, des ateliers, des écuries, etc.