

pendant cette session avec toute la diligence convenable, a présenté son troisième rapport.

Ordonné, qu'il soit reçu, et le dit rapport a été alors lu par le greffier comme suit :

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ,
26 Avril, 1877.

Le comité spécial chargé de recueillir des renseignements et faire rapport : 1o Sur la différence de longueur qu'il y aurait entre la ligne du chemin de fer du *Pacifique*, à partir de *Kéwatin* en allant vers l'ouest, et une ligne plus méridionale passant par *Winnipeg* et au sud du lac *Manitoba*, pour aller aboutir au point de rencontre le plus rapproché des deux lignes ; 2o. Sur le coût de construction de chacune de ces lignes ; sur la qualité des terres le long de ces deux lignes au point de vue de la colonisation, et aussi sur les chances de rapport pécuniaire que présenteraient ces deux lignes, avec pouvoir d'envoyer quérir personnes et pièces, à l'honneur de présenter son troisième rapport.

Votre comité a consacré beaucoup de temps et d'attention à l'étude de la question qui lui a été soumise par l'ordre de renvoi. Il a interrogé de nombreux témoins, pour la plupart ingénieurs et arpenteurs. Au nombre des premiers, se trouvait l'ingénieur en chef du gouvernement, *M. Sandford Fleming*.

Votre comité a l'honneur d'apporter ci-joints les témoignages recueillis.

1o. En ce qui regarde la ligne entre *Kéwatin* et *Selkirk*, votre comité expose que les travaux, étant donnés à l'entreprise et exécutés déjà en partie sur certains points, et la dépense faite s'élevant à la somme de \$260,000, il ne croit devoir recommander aucun changement.

2o. Quant à la différence de longueur entre le tracé de *Kéwatin* à *Caerlaverock*, point d'arrivée qui peut être regardé comme commun à ce tracé et à la route plus méridionale qui serait, à ce que l'on suppose, préférable, parce qu'elle serait plus courte, plus facile à construire et qu'elle traverserait un pays plus fertile et plus colonisable, votre comité expose que la longueur exacte de la ligne tracée est connue (elle est de 619 milles) mais que la longueur de la ligne proposée ne peut être évaluée que par un mesurage rectiligne sur les cartes et que si l'on adopte une estimation faite sur cette base, sans tenir compte des courbes, il se trouvera que la longueur des deux lignes est presque égale. Un état soumis à votre comité porte la longueur du tracé de *Selkirk* à *Caerlaverock*, au coude nord de la *Saskatchewan* à 505 milles, et celle de la ligne proposée à 503 milles. D'après un autre état, la différence de longueur en faveur de la route méridionale est de 11 milles.

3o. Il est impossible de rien préciser au sujet du coût de la construction respective des deux lignes, d'autant que la ligne méridionale proposée n'a pas été tracée. Il n'a été fait au sud du chemin de voitures le long de la petite *Saskatchewan* aucune exploration technique. A cause des indices défavorables qui se présentaient dans cette localité, on a cru devoir adopter le tracé actuel. Votre comité a néanmoins recueilli beaucoup de renseignements qui le portent à croire qu'il est possible de trouver une route favorable passant à travers un bon pays, exempt de plusieurs des difficultés qui ont décidé l'ingénieur en chef d'abandonner l'idée de chercher une route praticable au sud du lac *Manitoba*.

A l'égard de la qualité des terres dans le voisinage des deux lignes respectives, au point de vue de la colonisation, votre comité ne peut exprimer qu'une opinion générale. Qu'il y ait une vaste étendue de terres colonisées et colonisables d'une fertilité qui ne saurait être surpassée dans la province de *Manitoba*, c'est là un fait connu de tout le monde. Les meilleures de ces terres seraient traversées par la ligne proposée, mais au-delà et à l'ouest des districts peuplés et argentés, le sol offre une grande variété de terrains.

Sur le tracé actuel, on arrive à quelques endroits fertiles au-delà de *Selkirk*, et on rencontre des étendues fertiles considérables dans le voisinage des rives nord-