

l'angle Nord-Ouest et le Fort Garry, ce qui est une distance de 90 milles ; mais, pour juger de l'exactitude de ce chiffre il faut se rappeler, en premier lieu, que les chevaux et les voitures sont abondants à la Rivière-Rouge. Les chevaux sont très nombreux, et il y a peu d'emploi pour eux, et les gens font leurs propres charrettes et harnais, lesquels, quoique très serviables, sont très économiques ; en outre, ils apportent des effets de St. Paul, à 600 milles de distance, pour \$4.50 par 100 lbs., ce qui n'équivaudrait qu'à 67½ cts. pour 90 milles, et j'ai mis 80 cts., ce qui serait regardé comme une marge libérale en tout pays. Même dans le Bas-Canada, sur le St. Maurice, où il y a beaucoup de concurrence en hiver, on peut envoyer des charges à 120 milles dans l'intérieur pour 75 cts. à 80 cts. par 100 lbs., et entre Montréal et Trois-Rivières, précisément une distance de 90 milles, 60 cts. par 100 lbs. seraient regardés, à Trois-Rivières, comme un prix élevé.

Pour la longue nappe d'eau navigable de 120 milles, entre l'angle Nord-Ouest et le Fort Francis, j'ai mis 8 cts. par 100 lbs., ce qui équivaut à \$1.60 par tonneau de 2,000 lbs., mais \$1 par tonneau serait un prix amplement suffisant, car on peut y employer de grands vaisseaux

Pour la partie comprise entre le portage de la Savane ou du Plateau d'Epanchement et le Fort Francis, dont la navigation est plusieurs fois brisée, sur une distance de 184 milles, j'ai mis 60 cts. par 100 lbs., ce qui équivaut à \$12 par tonneau de 2,000 lbs. Cinq hommes avec une chaloupe qui peut porter cinq tonneaux, peuvent aller de la Savane au Fort Francis en cinq jours, et revenir en quatre jours, en emportant la même chaloupe avec eux d'un bout à l'autre. En allouant une piastre par jour pour chaque homme, leurs dépenses s'élevaient, pour neuf jours, à \$45, tandis que j'ai alloué \$60 ; mais s'il y avait un relai de chaloupes et de chalands capables de porter cinquante tonneaux, sur chaque partie navigable, avec des chevaux et des wagons sur les trois plus longs portages, le transport pourrait être fait pour \$6 par tonneau, ou 35 cts. par 100 lbs.

Pour le portage de dix milles de la Hauteur des Terres, j'ai mis 12 cts. par 100 lbs., ou \$2.40 par tonneau de 2,000 lbs. Il n'est pas besoin d'explication pour faire voir que c'est là une estimation bien suffisante.

Pour le lac et la rivière du Chien, 35 milles, j'ai mis 8 cts., ce qui équivaut à \$1.60 par tonneau, et pour le transport par terre de 24 milles, entre la baie du Tonnerre et le lac du Chien, j'ai mis 25 cts. par 100 lbs., ou \$5 par tonneau de 2,000 lbs.

Ces estimations seront donc regardées comme très libérales ; mais si l'on suppose la communication bien ouverte et les moyens de transport parfaitement établis, l'estimation suivante serait encore assez élevée :—

20 milles de transport par terre, de la baie du Tonnerre au lac du Chien.....	25 cents.
35 milles de transport par eau, lac et rivière du Chien.....	6 "
10 milles de transport par terre, Hauteur des Terres.....	10 "
184 milles au Fort Francis, dont 6½ par terre.....	30 "
120 milles du Fort Francis à l'angle Nord-Ouest en bateaux de 100 tonneaux.....	6 "
90 milles par terre, de l'angle Nord-Ouest, au Fort Garry.....	75 "
464 milles	\$1.52 par 100 lbs.

C'est-à-dire \$30.40 par tonneau de 2,000 lbs., entre la baie du Tonnerre et le Fort Garry. Mais, comme je l'ai déjà dit, en portant les chiffres au plus haut, nous n'arrivons qu'à \$2 par 100 lbs. ou \$40 par tonneau dès le début, tandis qu'entre la Factorerie d'York et la Rivière-Rouge, les prix de contrat avaient coutume d'être de £20 stg., ou \$100 par tonneau de 2,000 lbs.

En outre, il n'est certainement pas nécessaire d'augmenter pour faire voir que, si la communication était ouverte, tout le commerce de l'Établissement de la Rivière-Rouge, tant celui de la compagnie de la Baie d'Hudson que celui des colons, passerait par le lac Supérieur. Une économie de \$50 par tonneau de fret ferait bien vite décider la question. Mais ce n'est pas tout ; le prix des articles dont les gens de la Rivière-Rouge ont besoin, et qui sont principalement des marchandises et des épiceries, est beaucoup plus bas en Canada que dans aucune des villes reculées du Minnesota occidental. Si le Fort William était de nouveau déclaré port franc, comme il l'était tout récemment, et en supposant