

chemin de fer peu coûteux. On pourrait en laisser l'amélioration aux colons eux-mêmes, ou bien encore, si le gouvernement le jugeait à propos, on pourrait continuer les travaux de la manière qu'il croirait la plus judicieuse.

En consultant la carte qui accompagne ce rapport, l'on verra que le pays à travers lequel il est proposé de faire passer ce chemin de fer projeté, embrasse une largeur considérable de terres, disons de 30 à 60 milles, situées entre les longs et irréguliers cours d'eau formés par les rivières les plus considérables et les lacs qui les relient.

Toute cette région a été très imparfaitement explorée, et je crois que sous certains rapports elle ne l'a pas été du tout; il est donc probable que l'on pourrait découvrir, par une voie assez directe vers son centre, une route praticable pour un chemin de fer. Une pareille exploration devrait être une opération préliminaire immédiate.

Sans doute il serait prématuré d'offrir à l'adoption du gouvernement un projet détaillé au moyen duquel on pourrait se procurer les fonds nécessaires à l'exécution de l'entreprise. Cela dépendrait, jusqu'à un certain point, de la valeur du pays qui traverserait le chemin de fer.

Si l'on en trouvait une partie considérable qui fût propre à l'agriculture ou riche en minéraux (ce qui est très probable pour ces derniers est très possible pour la première,) alors on pourrait en employer une partie sous forme d'octrois aux capitalistes, qui, pour cette considération et d'autres privilèges commerciaux, pourraient être induits à entreprendre la construction du chemin.

Dans tous les cas, le gouvernement recevrait une ample compensation des frais d'un examen complet et systématique du pays à travers lequel il est proposé de faire passer le chemin, par les renseignements géologiques et agricoles qu'il en obtiendrait, même si on le trouvait impraticable pour les fins directes de l'exploration. La distance probable de la Pointe des Meurons au lac la Pluie est d'environ 170 milles, et en allouant 30 milles pour l'accroissement de la distance par les détours, elle formerait une ligne de 200 milles de longueur. La distance de là au côté occidental du lac des Bois, par le lac et la rivière la Pluie et le lac des Bois, est estimée à 150 milles, et de ce dernier point au Fort Garry, elle est de 90 milles, en sorte que la longueur totale du chemin pour cette route sera d'environ 440 milles, au lieu de 500 milles, comme par la ligne de M. Dawson. L'utilité manifeste de cette amélioration serait :—

1. Que l'on pourrait atteindre la frontière orientale de la vallée de la Rivière-Rouge en 24 heures de marche de la Pointe des Meurons, et avec les plus forts chargements que peuvent transporter les locomotives et les bateaux à vapeur.

2. Toutes les parties du pays qui borderaient la route, et qui auraient quelque valeur agricole ou minérale, seraient développées à la fois.

3. Tous les produits des immenses vallées de la Rivière-Rouge et du Nord-Ouest, généralement, pourraient être promptement transportés sur nos marchés.

Je ne dirai rien ici du coût probable de l'entreprise, qui (à l'égard du chemin de fer, dépendra nécessairement, en grande partie, du caractère de la route que l'on pourrait découvrir. Si cependant la région de la Rivière-Rouge est la moitié aussi riche et aussi considérable, sous le rapport agricole, qu'on l'a assuré, il est certain qu'aucune dépense ordinaire ne devrait retarder d'un instant les mesures les plus actives pour se procurer les avantages de son acquisition pratique.

Le curage du banc de glaise qui se trouve à l'embouchure de la Kaministiquia, quoique indispensable au plan d'améliorations, n'exigerait néanmoins que peu de frais, et il pourrait être fait, avec l'écluse du Fort St. François, probablement pour la somme de \$30,000. Je m'abstiens de m'étendre davantage sur ce sujet, soit pour faire voir les embarras et les désavantages d'un projet qui exige le transbordement des cargaisons pas moins de douze fois entre le lac Supérieur et le Fort Garry, et le temps qu'il faudra pour parcourir cette route,—soit la supériorité de celui que j'ai maintenant l'honneur de vous soumettre, parce que tout cela sera immédiatement évident par l'inspection de la carte qui accompagne ce rapport, et sur laquelle j'ai donné je crois, tous les renseignements topographiques et statistiques nécessaires pour bien faire comprendre la question en discussion.

En terminant, je dirai que l'ouvrage de la saison dernière, en ce qui a rapport au chemin du lac du Chien, ne doit pas être regardé comme inutile, ni même de peu d'importance, parce que la valeur minérale de la section qu'il traverse exige une pareille