

la distance entre la liaison de la voie ferrée actuelle avec la vallée de l'Outaouais à Renfrew, et un bon port sur le lac Huron, en même temps qu'elle conduit dans la direction du Saub. Ste. Marie, lieu où doit aboutir notre système canadien. A cette réponse, on peut répliquer que c'est vrai, et que sur la carte tel paraît être le cas. La distance de l'embouchure de la Rivière des Français à Renfrew, en ligne directe, est d'environ 205 milles.

	Milles.
Distance de l'embouchure de la Rivière des Français à Renfrew en ligne droite, environ	205
A y ajouter, dessous 5 pour cent pour courbes.....	10½
<b>Total de la distance à construire.....</b>	<b>215½</b>
Ajoûtez la distance de Renfrew à Ottawa via le Canada Central.....	70
<b>Total de la distance de l'embouchure de la Rivière des Français à Ottawa.....</b>	<b>285½</b>
La distance approximative d'Ottawa via St. C. P. R., à Mackay, de là via le Nipissingue à l'embouchure de la Rivière des Français.....	297

Ce qui montre une diminution dans la distance, telle que mesurée sur la carte, seulement de 11½ milles en faveur de la ligne que l'honorable Premier-Ministre prétend être plus avantageuse. La différence est plus apparente que réelle, comme on le verra en examinant la question en se plaçant à un point de vue beaucoup plus élevé.

A la page 16 du rapport que je vous adressais à la date du 31 mars dernier, se trouve l'observation suivante au sujet du plateau d'épanchement à franchir par la ligne de Parry Sound, en passant des eaux de l'Outaouais à celles du Lac Huron :

"J'ignore quelle est la hauteur de ce plateau d'épanchement au-dessus du niveau de l'Outaouais, mais elle doit être de plusieurs centaines de pieds par où devra passer le trafic. Des pentes raides sur une ligne équivalent à une plus grande longueur pour le transport. En d'autres termes, de deux lignes rivales entre les mêmes points, dont l'une possède les pentes raides, mais une longueur et un coût moindres, l'autre se recommande de préférence. Lorsque l'on considère les frais futurs de transport."

Il est à présumer que pas un ingénieur ou gerant de chemin de fer ne mettra en doute le principe général énoncé plus haut. Maintenant, nous chercherons à l'appliquer au cas qui nous occupe, mais d'une manière nécessairement approximative, vu qu'aucune exploration instrumentale n'a encore été faite sur l'une ou l'autre de ces lignes pour connaître les "montées et les des-

centes" des pentes intermédiaires, depuis le voisinage des eaux du lac Huron et de l'Outaouais, respectivement, jusqu'au plateau d'épanchement à franchir.

Je sais que l'honorable Premier-Ministre est sous l'impression qu'il n'y a aucune différence d'élevation à l'endroit où les lignes traversent, sans doute d'après des renseignements obtenus d'autres autorités qu'il croit compétentes.

Cependant, je me hasarderai à citer des autorités d'une habileté incontestable.

Dans les explorations instrumentales pour le Canal de l'Outaouais et du lac Huron, faites par MM. Shanly et Clarke, nous trouvons que le plateau d'épanchement entre les deux cours d'eau susmentionnés, au Lac à la Truite, pour la ligne du canal projeté, et dans le voisinage du Lac Nipissingue, est d'environ 655 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Dans les cartes soigneusement préparées par Sir William Logan pour les années 1853 et 1856, nous trouvons que le "Lac de l'Île B.ûlée" et le "Lac à la Loutré," sources respectives de la Rivière Muskoka coulant dans le lac Huron à l'ouest, et de la Petewahwah se déchargeant dans l'Outaouais à l'est, sont chacun de 1,405.85 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Ces deux lacs sont situés à une courte distance l'un de l'autre et sur la ligne directe de l'honorable Premier-Ministre, entre l'embouchure de la Rivière des Français et Renfrew. Les côtes du pays environnant par où passera le chemin sont considérablement au-dessus du niveau des eaux de ces lacs, tandis que la rive sud du lac Nipissingue, près du lac à la Truite, n'a que peu d'élevation. Cependant, en prenant la surface des eaux les plus hautes des lacs à la Truite et à la Loutré, afin de ne pas nous tromper, nous trouvons une différence de niveau de 750.85 pieds contre la ligne préconisée par l'honorable Premier-Ministre, et c'est sur cette hauteur extrême que le trafic immense qui se fera sur le chemin du Pacifique en tout temps, devra passer. L'expérience du génie démontre que, pour des fins de transport, vingt pieds de hauteur verticale équivalent à un mille de niveau. Conséquemment, en adoptant cette manière de voir, la hauteur extrême, disons 751 pieds, sera égale à environ 37½ milles de chemin additionnel, ce qui ajouté à la distance déjà connue par la carte, portera la ligne de l'honorable Premier-Ministre, pour des fins de transport, à 322½ milles, soit 25½ milles plus longue que sa rivale, la route de Colonisation du Nord, d'Ottawa via la Matawan et le lac Nipissingue au même point à l'embouchure de la Rivière des Français. Ces

résultat  
rasseront  
ligne d  
forte im  
les sera  
avait oc  
deux il  
ses à  
Nous p  
sement  
courbes  
gues, d  
tant des  
les gou  
Québec  
et alors  
de l'unc  
Comme  
31 mars  
" déral  
" contr  
" les m  
Comme  
ce rapp  
les ont  
actuelle  
entre A  
wan.  
à la lin  
de decl  
explora  
dit dans  
" de tr  
" da, "  
" mar.  
" chue  
" moit  
" dista  
" b'elan  
" de B  
" nelle  
" coût  
Après  
que "  
révèl  
beauc  
droit d  
qu'on  
fer à tr  
des de  
min tra  
tait un  
cles ph  
instrum  
d'essai  
saison  
mars d  
comme  
ment m  
je suis  
firmé et  
toute c  
ces chil  
coup p