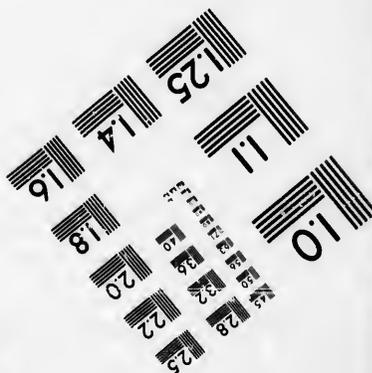
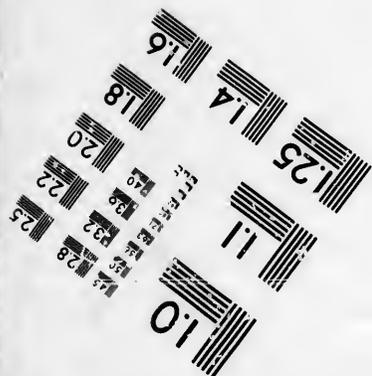
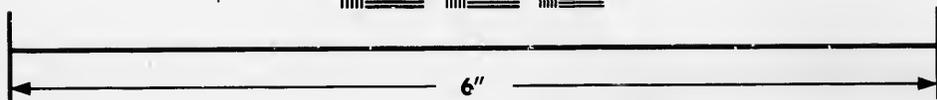
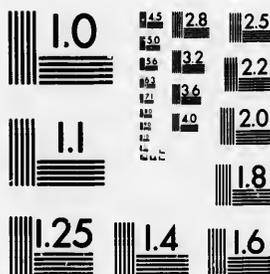


**IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)**



**Photographic
Sciences
Corporation**

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503

**CIHM/ICMH
Microfiche
Series.**

**CIHM/ICMH
Collection de
microfiches.**



Canadian Institute for Historical Microreproductions / Institut canadien de microreproductions historiques

© 1985

Technical and Bibliographic Notes/Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming, are checked below.

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Coloured covers/
Couverture de couleur | <input type="checkbox"/> Coloured pages/
Pages de couleur |
| <input type="checkbox"/> Covers damaged/
Couverture endommagée | <input type="checkbox"/> Pages damaged/
Pages endommagées |
| <input type="checkbox"/> Covers restored and/or laminated/
Couverture restaurée et/ou pelliculée | <input type="checkbox"/> Pages restored and/or laminated/
Pages restaurées et/ou pelliculées |
| <input type="checkbox"/> Cover title missing/
Le titre de couverture manque | <input checked="" type="checkbox"/> Pages discoloured, stained or foxed/
Pages décolorées, tachetées ou piquées |
| <input type="checkbox"/> Coloured maps/
Cartes géographiques en couleur | <input type="checkbox"/> Pages detached/
Pages détachées |
| <input type="checkbox"/> Coloured ink (i.e. other than blue or black)/
Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire) | <input checked="" type="checkbox"/> Showthrough/
Transparence |
| <input type="checkbox"/> Coloured plates and/or illustrations/
Planches et/ou illustrations en couleur | <input type="checkbox"/> Quality of print varies/
Qualité inégale de l'impression |
| <input type="checkbox"/> Bound with other material/
Relié avec d'autres documents | <input type="checkbox"/> Includes supplementary material/
Comprend du matériel supplémentaire |
| <input type="checkbox"/> Tight binding may cause shadows or distortion
along interior margin/
La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la
distorsion le long de la marge intérieure | <input type="checkbox"/> Only edition available/
Seule édition disponible |
| <input type="checkbox"/> Blank leaves added during restoration may
appear within the text. Whenever possible, these
have been omitted from filming/
Il se peut que certaines pages blanches ajoutées
lors d'une restauration apparaissent dans le texte,
mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont
pas été filmées. | <input type="checkbox"/> Pages wholly or partially obscured by errata
slips, tissues, etc., have been refilmed to
ensure the best possible image/
Les pages totalement ou partiellement
obscurcies par un feuillet d'errata, une pelure,
etc., ont été filmées à nouveau de façon à
obtenir la meilleure image possible. |
| <input type="checkbox"/> Additional comments:/
Commentaires supplémentaires: | |

This item is filmed at the reduction ratio checked below/
Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

10X	14X	18X	22X	26X	30X
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12X	16X	20X	24X	28X	32X

The copy filmed here has been reproduced thanks to the generosity of:

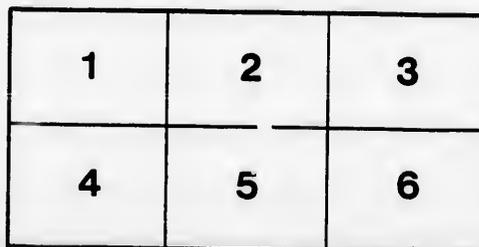
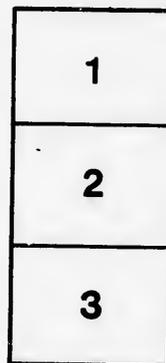
Législature du Québec
Québec

The images appearing here are the best quality possible considering the condition and legibility of the original copy and in keeping with the filming contract specifications.

Original copies in printed paper covers are filmed beginning with the front cover and ending on the last page with a printed or illustrated impression, or the back cover when appropriate. All other original copies are filmed beginning on the first page with a printed or illustrated impression, and ending on the last page with a printed or illustrated impression.

The last recorded frame on each microfiche shall contain the symbol \rightarrow (meaning "CONTINUED"), or the symbol ∇ (meaning "END"), whichever applies.

Maps, plates, charts, etc., may be filmed at different reduction ratios. Those too large to be entirely included in one exposure are filmed beginning in the upper left hand corner, left to right and top to bottom, as many frames as required. The following diagrams illustrate the method:



L'exemplaire filmé fut reproduit grâce à la générosité de:

Législature du Québec
Québec

Les images suivantes ont été reproduites avec le plus grand soin, compte tenu de la condition et de la netteté de l'exemplaire filmé, et en conformité avec les conditions du contrat de filmage.

Les exemplaires originaux dont la couverture en papier est imprimée sont filmés en commençant par le premier plat et en terminant soit par la dernière page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration, soit par le second plat, selon le cas. Tous les autres exemplaires originaux sont filmés en commençant par la première page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration et en terminant par la dernière page qui comporte une telle empreinte.

Un des symboles suivants apparaîtra sur la dernière image de chaque microfiche, selon le cas: le symbole \rightarrow signifie "A SUIVRE", le symbole ∇ signifie "FIN".

Les cartes, planches, tableaux, etc., peuvent être filmés à des taux de réduction différents. Lorsque le document est trop grand pour être reproduit en un seul cliché, il est filmé à partir de l'angle supérieur gauche, de gauche à droite, et de haut en bas, en prenant le nombre d'images nécessaire. Les diagrammes suivants illustrent la méthode.

Bureau de l'Ingénieur en Chef du Chemin de Fer de Colonisation du Nord de Montréal.

—:0:—

Montréal, 24 Septembre 1874.

MONSIEUR,

Les déclarations étonnantes faites dernièrement par l'Hon. Premier-Ministre de la Confédération, dans son entrevue avec la députation des comtes d'Ottawa et de Pontiac, qu'une ligne directe de l'embouchure de la rivière des Français, allant dans la direction générale de Pembroke ou de Renfrew, procurerait une meilleure route pour une voie ferrée que si elle passait même dans la plaine : que, pour tous les buts, elle serait la ligne la plus courte et la plus économique qu'on pût trouver ; qu'il n'y aurait aucune augmentation dans la hauteur des terres à franchir par cette route sur celle *via* la Matawan et le lac Nipissingue, — demandent quelques observations de ma part. Par conséquent, avec votre permission, je vais prendre en considération les remarques de l'honorable ministre, et en même temps pénétrer plus avant dans le sujet que je ne l'ai fait dans la lettre que j'ai eu l'honneur de vous adresser le 18 courant.

Comme introduction à la critique, j'attirerai votre attention sur les points importants qui suivent : Dans un acte passé par la Législature Fédérale, 35 Vic., chap. 71, pour l'incorporation de la compagnie du chemin de fer du Pacifique, le terminus oriental est fixé "sur ou près" l'extrémité sud-est du lac Nipissingue. L'acte subséquent de 1874, tout en différant quelque peu dans la phraséologie, est en substance le même ; on y lit comme suit : "Une voie ferrée, qui aura nom Le chemin de fer canadien du Pacifique, partira de quelque endroit près et au sud du lac Nipissingue, etc., etc., etc." Jusqu'à ce qu'une législation ultérieure ait abrogé celle qui existe, et placé ce terminus ailleurs, je pense qu'il n'est pas au pouvoir du Ministère ou de l'Exécutif d'opérer ce changement. Tant que les actes actuels seront en vigueur, et qu'il n'y aura pas d'obstacles physiques pour empêcher la localisation de la ligne à l'extrémité sud-est du lac Nipissingue, la voie ferrée doit former une jonction avec les eaux de ce lac, ou si l'on trouve qu'il est impossible d'effectuer cette liaison à

cause des difficultés au point de vue du génie, on doit prendre la route praticable la plus proche afin de se conformer aux termes "sur ou près" de l'acte. L'on se rappelle que ce terminus oriental "sur ou près l'extrémité sud-est du lac Nipissingue" pour le chemin de fer du Pacifique, fut adopté dans le Parlement par tous les partis, après une longue discussion, comme un compromis réglant de difficiles et délicates questions entre les provinces d'Ontario et de Québec. De cet endroit, plusieurs lignes de voies ferrées pourraient sillonner les deux provinces et se servir du tronç principal pour se rendre jusqu'à l'Océan Pacifique.

Une exploration que j'ai faite de cette région, m'a convaincu que sur une grande distance au sud, à l'est et à l'ouest, du terminus supposé du chemin du Pacifique le pays est extrêmement favorable à l'approche du lac par des voies ferrées. Les explorations géologiques faites sous les ordres de Sir William Logan viennent à l'appui de ce que j'avance. Sur le plan ou devis No. 10, annexé au recueil de cartes pour les années 1853 et 1856, nous trouvons dans le voisinage de l'embouchure de la rivière du Sud la note suivante : "Une vaste contrée plane s'étendant sur les deux bords de la rivière." J'ai parcouru quarante milles au sud du lac, et de là dans une direction ouest jusqu'au lac Huron, et je puis affirmer qu'il n'y a rien qui empêche de s'approcher ou de partir de l'extrémité sud-est du lac Nipissingue, soit dans la direction est, ouest ou sud. Alors, pourquoi l'honorable Premier Ministre qui, on le sait, n'a aucune connaissance de la localité, persiste-t-il à mettre de côté ce pacte solennel — un acte du parlement — et à transposer le terminus oriental du chemin du Pacifique à environ 25 milles directement au sud. à un point sur la ligne directe de l'embouchure de la Rivière des Français à Renfrew, l'endroit le plus proche pour une jonction de voies ferrées, à l'ouest. On répondra, sans doute c'est par ce que cette route est la plus cour-

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 Saint-Sacré-Maria, 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
Total de la distance à construire.....	215½
Ajoûtez la distance de Renfrew à Ottawa via le Canada Central.....	70
Total de la distance de l'embouchure de la Rivière des Français à Ottawa.....	285½
La distance approximative d'Ottawa via St. C. P. R. à Mackay, de là via le Nipissing 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 Nipissing, 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 Bûlée" et le "Lac à la Loure," 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 Nipissing, 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 Loure, 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 Nipissing 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.
"clue
"moit
"dist
"bél
"de B
"nelle
"côt
Aprè
que
révèl
beauc
droit d
qu'on
fer à tr
des de
min tra
tait un
cles ph
instru
d'essai
saison
mars d
comme
ment m
je suis
firmé et
toute c
ces chil
coup p

llaires, depuis
c Huron et de
jusqu'au pla-
hr.

Premier-Minis-
il n'y a aucune
endroit où les
d'après des
autres autorités

rai à citer des
ontestable.

instrumentales
mais et du lac
nly et Clarke,
d'épanche-
eau sus-men-
pour la ligne
voisinage du
non 655 plats
on.

ement prépa-
pour les an-
pouvons que le
de "Lac à la
es de la Ri-
le lac Huron
ch se dechar-
st, sont cha-
uc du niveau

une courte
la ligne di-
Ministra, en-
des Fran-
du pays en-
chemin sont
u niveau des
rive sur l du
à la Truite,
ependant, en
es plus hau-
Loutre, afin
rouvons une
5 pieds con-
l'honorable
ette hauteur
qui se fera
tout temps,
rénie demon-
sport, vingt
ivalent à un
oment, en
la hauteur
égale à en-
ditionnel, ce
connue par
l'honorable
s de trans-
es plus lon-
Colonise-
Matawan et
int à l'em-
ngais. Ces

résultats, qu'on ne peut invalider, embar-
rasseront beaucoup des prôneurs de la
ligne directe d'Ontario. Je suis sous la
forte impression que les conclusions fina-
les seraient encore plus frappantes, si l'on
avait occasion de comparer le mérite des
deux lignes rivales, après les avoir soumi-
ses à des explorations instrumentales.
Nous pourrions alors comparer minutieu-
sement la question entière des pentes, des
courbes, de la longueur mesurée des lig-
nes, des frais de construction, du mon-
tant des subventions que devront donner
les gouvernements locaux d'Ontario et de
Québec avec l'aide municipal, s'il y en a,
et alors faire pencher la balance en faveur
de l'une ou de l'autre des routes rivales.
Comme je le déclarais dans le rapport du
31 mars, page 21 : "Le gouvernement fé-
déral serait alors en état de jurer avec
"connaissance de cause, et d'agir pour
"les meilleurs intérêts du pays.

Comme vous le savez, depuis la date de
ce rapport, des explorations instrumentales
ont été commencées et se continuent
actuellement dans la province de Québec,
entre Aylmer et l'embouchure de la Mata-
wan. On espère qu'elles seront terminées
à la fin du mois courant. C'est ici le lieu
de déclarer que M. Starke, au retour d'une
exploration soignée de toute la route, a
dit dans son rapport "qu'il serait difficile
"de trouver dans aucune partie du Cana-
"da, une ligne égale, quant au bon
"marché de la construction et à la fa-
"cilité des pentes et des courbes pour au
"moins les 95 pour cent de toute la
"distance de cette parcourue; que la
"balance des cinq pour cent, ou disons
"de 8 $\frac{1}{2}$ milles, de construction exception-
"nellement difficile, ne porterait pas le
"coût total à la moyenne."

Après cette date, ses rapports vont à dire
que "les explorations instrumentales ont
révélé l'existence d'une route même de
beaucoup préférable à ce qu'on avait
droit d'attendre." Jamais on n'a prétendu
qu'on pouvait pratiquer un chemin de
fer à travers cette section du Canada, avec
des dépenses moindres que pour un che-
min traversant la plaine. Bien plus, c'é-
tait une opinion générale que les obsta-
cles physiques mêmes sur la route étaient
insurmontables—que ce serait folie que
d'essayer on même de concevoir la réali-
sation de ce projet. Le rapport du 31
mars dernier, donnant une telle entreprise
comme praticable au coût comparative-
ment modéré de \$30,000 par mille, a été
je suis heureux de le dire, jusqu'ici confir-
mé et l'on peut maintenant s'arrêter en
toute confiance et croire à l'exactitude de
ces chiffres qui restent néanmoins de beau-
coup plus élevés que si la même ligne

passait dans la plaine: comme le prétend
l'Honorable Premier relativement à la li-
gne directe de Renfrew à la Rivière
des Français.

Comme je l'ai dit déjà, je veux bien croi-
re que le Premier Ministre est pleinement
convaincu de la vérité de cette assertion,
car sans cela, un homme d'une position
aussi élevée que la sienne, avec cette hon-
nêteté et ce fonds de franchise qui le ca-
ractérisent n'aurait jamais fait une sem-
blable déclaration à une aussi nombreuse
réunion de ses concitoyens.

On pourra le remarquer, peu d'ingé-
nieurs en Canada ont probablement étu-
dié une partie considérable du territoire
traversé par cette ligne directe, avec plus
d'assiduité, peu d'ingénieurs dis-je en ont
acquis une notion plus parfaite que l'au-
teur de cet écrit, et lorsqu'il déclare que
dans tout le cours de ses pérégrinations
et explorations embrassant la période des
vingt années passées, que dans tout le
cours de ses voyages du Sault Ste Marie,
en longeant la rive nord du Lac Huron,
par la Rivière des Français, par le territoi-
re de Muskoka et à travers le district
d'Ottawa, il n'a jamais rencontré de plai-
ne, ni rien qui y ressemblât, il ne prétend
dire que la vérité. L'Hon. Premier ne
peut-il pas avoir été induit en erreur par
cette seconde source d'information comme
par la première qui lui a fait connaître les
plateaux d'épanchement dont j'ai déjà
parlé.

Mon impression est que tout chemin
pratiqué dans la direction générale de cet-
te ligne à vol d'oiseau, coûtera par mille,
autant sinon plus, que la ligne qui est ac-
tuellement l'objet de nos explorations dans
la vallée de l'Ottawa, outre que tel chemin
sera de beaucoup inférieur, eu égard aux
courbes et aux pentes.

Après avoir insisté aussi longtemps sur
les longueurs comparatives, il ne sera pas
hors de propos de traiter brièvement les
questions financières que soulèvent les
voies et moyens de construction. Suppo-
sons que le coût relatif par mille de cha-
que ligne soit égal et que le gouvernement
de la Puissance ait à fournir des contin-
gents proportionnellement à ce que coûté-
rait le chemin le plus court à construire;
prenons pour pleinement décidé que le
gouvernement adopte la ligne directe de
la Rivière des Français à Renfrew, sans re-
cevoir aucun octroi de la Province d'On-
tario, ou même sans une promesse à cet
effet, sans rien recevoir de la municipalité
de Renfrew, au terminus est de la ligne,
il est douteux d'ailleurs que le gouverne-
ment de la Puissance se serait aussi avan-
cé si la Province d'Ontario ou la municipa-
lité désignée, eussent offert leurs contri-

hutions, la première pour les raisons données à la page 18, du Rapport du 31 mars dernier, et la seconde parce qu'elle devait être certaine de la construction du chemin en voyant l'immense intérêt qu'y prenait le gouvernement de la Puissance. Faisons ces suppositions et l'équilibre financier sera le suivant pour toute compagnie incorporée qui entreprendra de construire la section *subventionnée* :

Longueur totale de construction depuis l'embouchure de la Rivière des Français jusqu'à Renfrew, 215 milles à \$30,000.....	\$6,457,500
Déduction faite de la longueur construite tout entière par le Gouvernement, 70 milles à \$30,000.....	2,115,000
Chemin subventionné par la Puissance, 100 milles à \$10,000.....	1,000,000
Montant total des octrois du gouvernement de la Puissance.	3,115,000

Balance à prélever sur les débentures de la Compagnie..... \$3,342,500

On a démontré dans le dernier rapport auquel nous avons fait allusion, qu'aucun capitaliste ne voudrait à moins que les débentures ne fussent sanctionnées de la garantie du gouvernement, placer ses capitaux au crédit d'un chemin de fer tel que celui dont nous parlons, ou même au crédit du C. C. N. M. passant à travers un territoire inculte et désert, presque sans commerce local, durant les mois d'été, et enseveli dans l'inactivité pendant six mois de l'année, une fois la navigation du Lac Huron interrompue. On peut donc prétendre avec raison que le gouvernement de la Puissance exigerait le paiement de l'intérêt sur le coût total jusqu'à l'époque où il serait possible de réaliser l'entreprise de la Rivière des Français, jusqu'au Sault Ste Marie et d'effectuer une jonction avec les grandes lignes américaines à l'Ouest. À ce point de vue, une dépense annuelle en intérêts sur les débentures, sans compter les dépenses d'exploitations, serait de \$387,450, à six par cent, de \$387,450.

Prenons maintenant le prolongement du C. C. N. M. depuis Aylmer via Matawan jusqu'à l'embouchure de la Rivière des Français.

Distance totale, disons 290 milles à \$3,000.....	\$8715,000
Déduction faite de l'octroi de la Puissance, tel que ci-dessus.....	3,115,000
Octroi de terrain de la Province de Québec déjà fait depuis Aylmer jusqu'à l'embouchure de la Rivière Creuse, 10,000 acres par mille pour 85 milles;	

90,000 acres disons à \$1 par acre.....	1,000,000
Octroi fait par le Comité de Pontes.....	150,000
	5,185,000

Balance à prélever sur les débentures de la Compagnie..... \$8,587,000

L'intérêt annuel sur cette somme, au taux de 6 pour cent, sera de \$213,000, c'est-à-dire une épargne de \$174,450 comparativement à la ligne d'Ontario.

La Législature de Québec a eu pour politique avouée d'accorder un octroi de terre pour chaque mille en longueur que traversera la ligne principale dans cette Province.

À l'époque où le dernier octroi a été fait tout le monde pensa que le terminus du chemin de fer serait nécessairement à l'embouchure de la Rivière Creuse pour ce qui concernait la Province de Québec, et partant que les octrois s'arrêteraient là. Ayant maintenant la certitude que la Matawan peut-être atteinte à travers cette Province, ce qui donne une distance d'au moins 80 milles, nous avons droit d'espérer qu'un octroi proportionnel de 800,000 acres sera fait pour cette section, ou si l'on veut, en adoptant le taux ci-dessus, équivalant à \$1,600,000 à déduire de la balance de \$3,550,000 ci-haut écarte. Il ne restera plus que \$1,950,000 à payer par émission des débentures de la Compagnie. Ce montant au même taux d'intérêt de 6 par cent coûtera au gouvernement de la Puissance une somme annuelle de \$17,000, en dehors des dépenses d'exploitation; ce qui donne à son avantage une épargne d'intérêts de la somme de \$270,450, comparativement à la ligne directe d'Ontario.

Ce résultat sans doute est annoncé dans l'hypothèse qu'Ontario ne fera aucune contribution en conséquence du refus du gouvernement Fédéral de favoriser le projet d'un chemin de fer dans la Province de Québec ou même de fournir un seul cent dans le but de s'assurer de l'état de la ligne, réputée favorable dans cette Province et de le vérifier. En adoptant cette conclusion sans réserve et en choisissant la ligne d'Ontario sans avoir au préalable obtenu aucune co-opération définie de la Législature de cette Province, c'était agir de manière à enlever le doute sur la conduite que cette dernière devait tenir. Personne, après cela ne sera surpris de la voir se soucier nullement de payer, même en partie, pour une entreprise qu'on lui jetait sur les bras, et penser à tort ou à raison que cette entreprise était contraire aux intérêts de la plus grande partie de sa population placée près de la frontière, surtout si elle était mise à contribution.

Je suis fortement convaincu que si le gouvernement de la Puissance construisait la première section de 70 ou 80 milles et encourrait par là la dépense de plusieurs millions de dollars, il serait abandonné dans l'impasse par Ontario, et, forcément obligé d'ajouter à cette somme près de quatre millions et demi pour effectuer la jonction Est à Renfrew. Si cette somme énorme était consacrée par la Puissance à la construction d'une seconde ligne Principale dans la Province d'Ontario, pour ouvrir à la colonisation la partie inhabitée de son territoire en ne l'appelant pas à contribuer comme Province, ce serait un projet vu d'un bon œil par une grande partie de sa population. Mais pourrait-il en être ainsi pour les contribuables de Québec et des autres provinces qui auraient à contribuer dans une forte proportion sans recevoir aucun avantage immédiat.

Ce grief deviendra plus intolérable si la ligne est prolongée de l'embouchure de la Rivière des Français dans la direction du Sault Ste Marie.

Dans le rapport précédent, il a été prouvé qu'on ne peut s'attendre à un commerce lucratif avant qu'il n'ait reçu le concours des lignes américaines. La longueur du prolongement additionnel depuis la Rivière des Français à l'ouest, faisant la part de la courbe à décrire sera de près de 195 milles; suivant les mêmes estimés, y compris le coût d'un pont au Sault Ste. Marie, ce sera une dépense d'environ \$6,000,000. D'après ce qui précède, nous constatons avant même le parachevement de la ligne, une dépense d'environ \$12,500,000 que supportera le gouvernement de

la Puissance en construisant 410 milles de chemin de fer à travers la Province d'Ontario. On peut le dire avec emphase, nous aurons ainsi une véritable—*Entreprise Provinciale*.

Que ce projet soit accepté par la Province de Québec ou même par les Provinces Maritimes, c'est une question douteuse et lorsque l'Honorable Premier veut faire adopter de force cette ligne d'Ontario, *purement et simplement*, sa sagesse nous paraît sujette à objection. La prudence exige du délai, exige encore quelques explorations instrumentales relativement peu dispendieuses, sur les deux routes, et il faut aussi savoir quelle sera la mesure du soutien que l'on peut attendre de chaque gouvernement provincial directement intéressé.

D'un autre côté, le choix hâtif d'une route, en s'inspirant de la connaissance superficielle acquise par une exploration préliminaire et précipitée, quand de si grands intérêts sont en jeu, rappellera certainement à l'esprit cet adage vieux comme le monde " nous marchons en aveugles."

Néanmoins, je laisse respectueusement aux Président et Directeurs, le soin de prendre connaissance de ce rapport et je le sou mets à leur considération.

J'ai l'honneur d'être

Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

CHARLES LEGGE

Ingénieur en Chef

C. C. N. M.

E. LEF. DE BELLEFVILLE ECR.

Secrétaire-Trésorier

C. C. N. M.

