

was this country lying between Lake Superior and Fort Garry. It was a country of lakes, and it would occasionally be necessary to deviate 30 or 40 miles from a straight line to avoid these lakes. Until, therefore, the country was better explored, and it was seen whether, as reported by the Indians, a level country was to be found farther to the north, the Government would be disposed to go on with the improvements already begun. It would be observed from Mr. Dawson's report that last year's exploration had resulted in the discovery of a route twenty miles shorter than the Dog Lake route formerly explored. The Government had assumed the responsibility of the appropriation of a sum of money for the relief of the distress of the Red River Settlement, and the amount thus appropriated having been expended in giving employment on a portion of the road from Fort Garry to Lake of the Woods,—35 miles, or one-third of the whole, had already been completed. If the House granted the necessary funds, he hoped that by another season there would be a line of wagon roads and water communication from the head of Lake Superior to Fort Garry quite practicable for conveying emigrants. It had been found that water communication was the best and cheapest for conveying emigrants, and also for a large proportion of the goods that would be taken west. In illustration of this proposition, he quoted a statement by Mr. Hatch, showing that by the Erie Canal alone, as compared with railway communication, there had been effected a saving annually to the great consuming classes of the West of \$36,800,000. He might mention, as showing what was thought among the monied men of New York, of the capabilities of the territory he had now acquired, that no sooner was it known there that this territory was about to pass from the Hudson's Bay Company into the hands of Canada, than steps were taken to push on immediately the railway from the head of Lake Superior to St. Paul. Some three or four millions of bonds for this purpose had been sold in the New York market, showing the confidence the public had in the value of railways in that section from the trade that would spring up in the settlement of the interior country. It was unnecessary to dwell on the importance of this acquisition to the people of Canada. We had passed that period. It was manifest, however, we had obtained a great inheritance. The facts regarding its value were well stated in Mr. Russell's recent work. Canada, with this country added to it, would be equal to the extent of Russia in Europe, which sustained

[Hon. Mr. McDougall.—L'hon. M. McDougall.]

milles. Tant que l'exploration du territoire en serait à ce stade et qu'on n'aura pas découvert la plaine qui, selon les Indiens, s'étendrait plus au Nord, le Gouvernement sera prêt à poursuivre les travaux d'amélioration déjà amorcés. On remarquera que le rapport de M. Dawson fait état de la découverte, l'an dernier au cours de travaux d'exploration, d'une route qui est de 20 milles plus courte que celle déjà connue du lac Dog. Le Gouvernement s'était engagé à faire voter un crédit pour soulager la misère de la colonie de la rivière Rouge et une partie de ce montant a servi à employer de la main-d'œuvre pour la construction d'un tronçon de la voie reliant Fort Garry au lac des Bois. C'est ainsi que 35 milles, soit le tiers de l'ouvrage total, sont maintenant achevés. Il espère, si la Chambre accorde les fonds nécessaires, qu'une voie ferrée et qu'une voie maritime s'étendant du nord du lac Supérieur jusqu'à Fort Garry permettront le transport des immigrants avant l'ajournement de la prochaine session. On a constaté que le transport par eau était le meilleur et le plus économique pour convoyer les immigrants aussi bien qu'une bonne partie des marchandises destinées à l'Ouest. A l'appui de ses dires, l'opinant cite une déclaration de M. Hatch selon laquelle le coût de transport par le canal Erié, comparé au tarif par voie de chemin de fer, a permis à lui seul de réaliser au profit des grands secteurs de consommation de l'Ouest, une économie annuelle de \$36,800,000. Pour illustrer l'opinion qui a cours parmi les financiers de New York sur les possibilités que recèle le territoire en voie d'acquisition, il souligne le fait que dès que se répandit la nouvelle que la Compagnie de la Baie d'Hudson allait en faire cession au Canada, des mesures ont été prises pour prolonger la voie ferrée du haut du lac Supérieur jusqu'à Saint-Paul. A cet effet, on a vendu sur le marché new yorkais pour 3 ou 4 millions d'obligations, ce qui prouve la confiance du public à l'égard d'une voie de communication par chemin de fer dans cette région, étant donné l'accroissement des échanges commerciaux qui résultera de la colonisation de l'intérieur du pays. Il est superflu de s'attarder sur l'importance de cette acquisition pour les Canadiens. Ce sujet est déjà dépassé, mais il n'en demeure pas moins cependant qu'un important héritage nous échoit. La valeur en a été établie dans le récent ouvrage de M. Russell. Le Canada, agrandi de cette région, aura la même superficie que la Russie d'Europe qui pourvoit aux besoins de 69 millions d'habitants. Peupler, organiser, exploiter et gouverner le territoire, voilà qui ouvrira des perspectives suffisantes pour mettre à profit