

les explorations scientifiques n'ont pas encore dépassé la rive nord du Grand lac des Esclaves.

Pour revenir à la navigation, tous les témoins conviennent qu'il existe une très grande ligne, non interrompue, de voies navigables; la connaissance de ce fait a été extrêmement utile à la Compagnie de la baie d'Hudson, qui a toujours mieux aimé faire usage des cours d'eau, même tortueux et difficiles, que des routes de terre; encore aujourd'hui elle fait approvisionner tous ses postes de l'intérieur jusqu'au cercle arctique par son dépôt central de Fort-Garry; de la sorte, tout le transport par terre se réduit à 114 milles: 4 milles sur tramway, aux grands rapides de la Saskatchewan; 90 milles en charrettes, entre Edmonton et Athabaska Landing; puis trajet en bateau à vapeur et en barges jusqu'au fort Smith, sur la grande rivière des Esclaves; puis enfin 20 milles de route de terre, pour passer des eaux navigables maigres aux eaux profondes. Sur ces dernières, un vapeur, le *Wrigley*, distribue les approvisionnements aux postes, le long du Mackenzie, jusqu'à un point situé près de son estuaire et où le fleuve a, dit-on, 6 milles de largeur, et de là jusqu'au fort Macpherson, sur la rivière Peel, rivière aurifère qui se jette dans l'embouchure du Mackenzie. Les grands lacs qui reçoivent le drainage de cette vaste contrée et le transmettent au fleuve, sont tous profonds et, comme la plupart des lacs de la formation laurentienne, sont parsemés d'îles.

La source la plus méridionale du fleuve Mackenzie est une petite rivière nourrie par les glaciers des monts Hooker et Brown, deux des cimes les plus élevées de la chaîne des montagnes Rocheuses, par 52° 30' de lat.; le cours d'eau devient bientôt navigable, et conserve ce caractère dans presque toute son étendue de 2,500 milles jusqu'à la mer Polaire. Comme nous l'avons dit, ces affluents occidentaux seront autant de chemins par où l'on pourra transporter les machines et les approvisionnements pour les mineurs aux eaux supérieures des rivières de la Paix et aux Liards, aujourd'hui inaccessibles aux fortes charges de machinerie qu'on ferait venir de la côte occidentale. La navigation sur la rivière aux Liards sera aussi d'une grande importance par la suite pour l'approvisionnement de la région minière des rivières Youkon et Peel.

L'examen des dépôts recueillies par votre comité convaincra que la navigation, depuis le détroit de Behring jusqu'à l'embouchure du Mackenzie, et probablement jusqu'à la terre de Wollaston, est possible pendant trois mois par année; les sondes de la carte de l'Amirauté indiquent, dans cette partie de la mer Arctique, une profondeur moyenne d'environ 20 brasses, chiffre considérable pour ce parage réputé peu profond. La branche occidentale de l'estuaire du Mackenzie est, suivant les témoignages, la principale par son fond d'eau. Votre comité émet respectueusement l'opinion que, si l'expédition qui se dirige en ce moment du Youkon vers la rivière Peel et le Mackenzie, allait examiner les bouches de ce dernier, cette reconnaissance technique pourrait être fort utile. Voici, dressé d'après les témoignages, une table des distances qui séparent les eaux navigables du bassin du Mackenzie des côtes maritimes, à l'est, et à l'ouest, et des rivières navigables et voies ferrées, au sud et au sud-est. Les longueurs sont en droite ligne.

De la tête du grand lac des Esclaves au Chesterfield-Inlet, 320 milles; de la tête du lac Athabaska au fort Churchill, 440 milles; du fort McMurray, situé sur le confluent des rivières à l'Eau Claire et Athabaska, en aval des 70 milles de mauvaise navigation, aux points suivants sur la Saskatchewan, savoir: Prince-Albert, 300 milles; Fort Pitt, 220 milles; Victoria, 179 milles; Edmonton, 225 milles;—de Calgary, sur le chemin de fer du Pacifique, à Athabaska-Landing, sur la rivière Athabaska, 250 milles;—de la tête du Petit lac des Esclaves à Peace-River-Landing, sur la rivière de la Paix, 65 milles; de Hazleton, sur la rivière Skeena, à la rivière de la Paix, par la passe, 150 milles; du fort Mumford, sur la rivière Stikine, au fort des Liards sur la rivière aux Liards, 370 milles.

Le comité aurait voulu connaître les quantités exactes de pelleteries produites par la région soumise à son examen; mais, malgré ses efforts, il n'a pu se procurer que des renseignements incertains ou indirects. Il a obtenu, cependant, des listes de fourrures exposées en vente à Londres, en 1887, par la Compagnie de la baie d'Hudson et par C. M. Lampson et Cie, consignataires de fourrures de l'Amérique bri-