

croire que lorsque leurs ressources seront plus développées—ce qui ne pourrait tarder avec le concours d'une communication directe par voie ferrée—elles pourront rivaliser, sinon plus, avec les fameuses régions aurifères et argentifères des États voisins et situées dans la même zone montagneuse.

Quant à présent, il est possible que Port Simpson paraisse situé trop au nord pour en faire le terminus du chemin de fer Canadien du Pacifique, mais il importe de ne pas perdre de vue qu'à raison du peu d'élévation des terres, de la facilité qui devra en résulter pour les rampes et les travaux comparativement peu considérables que nécessitera sa construction jusque là, ce point offre des avantages de nature à permettre à une ligne canadienne de défer la concurrence dans la desserte du commerce avec la Chine et le Japon, Port Simpson étant d'au moins 500 milles plus rapproché de Yokohama que le havre Holme, à l'embouchure de la baie Puget, le terminus projeté du Northern Pacific Railway, bien que ce dernier soit encore plus avantageux que celui de San Francisco.

Mais la Passe de la rivière du Pin ne se borne pas à être la clé de Port Simpson : elle offre une communication comparativement facile avec Bute Inlet et tous les ports intermédiaires entre ce point et Port Simpson, car les vallées des rivières conduisant à ces baies forment, depuis la vallée Stewart, au sud-ouest de la Passe, un rayon exceptionnellement régulier. Ainsi, les nombreux obstacles que rencontrait le passage vers Bute Inlet et les baies au nord, *vidé* la Passe de la Tête Jaune, peuvent être évités, et cela, probablement sans augmenter la longueur de la ligne.

La distance depuis Livingston, sur la ligne localisée, et au-dessus de la Passe de la Tête-Jaune, jusqu'au confluent des rivières Chilacco et Stewart, près de Fort George, est de 1,029 milles, mesurée sur la carte. La distance entre les mêmes points, par la Passe de la rivière du Pin, est si près d'être égale à celle qui vient d'être donnée, qu'un relevé seul pourrait déterminer la différence précise des deux routes.

CONSTRUCTIONS.

LIGNE TÉLÉGRAPHIQUE.

La ligne est établie depuis Fort William jusqu'à un endroit appelé Falcon, distance 137 milles, et elle est en opération jusqu'à la rivière des Anglais, 113 milles. Il y a beaucoup de défrichement de fait entre Falcon et Kéwatin, 160 milles, et on a établi une ligne sur un parcours de 30 milles à l'est de Kéwatin. On espère terminer durant l'hiver la ligne devant relier Fort William et Selkirk. On a établi et mis en opération la ligne télégraphique entre Selkirk et Livingstone, distance, 271 milles, mais il sera nécessaire d'affermir un certain nombre des poteaux placés là où la ligne traverse des lacs, des étangs ou des marais. La ligne d'embranchement entre Selkirk et Kéwatin est établie et est maintenant en opération. Celle qui se trouve entre Livingstone et un endroit situé dans la longitude du Fort Edmonton est établie et a été mise en opération, mais il reste beaucoup de défrichement à faire; on devra aussi remplacer des poteaux de qualité inférieure et faire des changements sur quelques parties. Pour le moment cette ligne ne fonctionne que jusqu'à Battleford.

On n'a terminé aucune partie de la ligne sur la section Ouest depuis Edmonton jusqu'à la ligne déjà établie dans la Colombie-Britannique, mais beaucoup de matériaux ont été déposés le long de la route.

Nivellement.—Posage des lisses, etc.

De Fort William à la Rivière des Anglais—113 milles.

Le nivellement de la chaussée du chemin de fer est terminé depuis Fort William, en allant vers l'ouest, et on a construit les ponts jusqu'au 77^{me} mille; au-delà de cet endroit plusieurs parties séparées du chemin, formant en tout une distance de 4 milles, sont nivelées. On a posé les lisses sur un parcours de 41 milles, et sur cette distance 36 milles ont été en partie ballastés et mis en assez bon état de service.

De la Rivière des Anglais à Kéwatin, Portage du Rat—184 milles.

La ligne entre ces deux ponts est localisée, mais n'est pas encore donnée à l'entreprise.