

Au lac des Bois, des schistes chloriques et talqueux, semblables à ceux du district aurifère de la Chaudière, sont fréquents sur les îles, et ils sont traversés par ce qui paraît être des veines de quartz qui promettent beaucoup.

Sur le tout, les indications et les découvertes réelles, dans toute la région, sont telles qu'elles justifient l'espoir qu'il s'y trouve des ressources minérales, non encore développées, qui feront éventuellement naître un commerce qui contribuera beaucoup à maintenir une voie de communication.

AUTRES MOYENS D'OUVRIR LA COMMUNICATION.

Chemins de fer.

L'on a prétendu qu'un chemin de fer du lac Supérieur à la Rivière-Rouge offrirait le meilleur et le plus facile moyen de communication, et qu'il formerait un chaînon du grand réseau de chemins de fer qui doit, pense-t-on, traverser avant longtemps le continent depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique, sur le territoire anglais.

Maintenant, tout en admettant les grands avantages qui résulteraient d'une entreprise de cette nature, il faut se rappeler que l'on ne peut obtenir maintenant les moyens de la mettre à exécution. Il n'y a pas d'argument, quant aux avantages futurs, qui puisse procurer le placement de vingt millions de piastres, que coûterait un chemin de fer, dans une région inculte comme celle qu'il traverserait. En théorie, l'idée peut être bonne, mais en pratique elle est au moins prématurée.

De plus, un chemin de fer entre les points indiqués serait complètement isolé à l'égard des autres chemins de fer, et n'étant accessible que durant la saison de la navigation il ne posséderait pas l'un des principaux avantages des chemins de fer, qui est de pouvoir être tenu en exploitation indépendamment de la navigation.

L'on a suggéré que, quelques objections qui pussent s'attacher au projet d'un chemin de fer jusqu'à la Rivière-Rouge, une ligne comparativement courte surmonterait le mieux la section difficile et rude qui se trouve comprise entre le lac Supérieur et le lac la Pluie. Mais les mêmes objections qui s'appliquent au premier projet s'appliquent aussi à ce dernier.

Sa longueur, c'est-à-dire d'une ligne du lac Supérieur au lac la Pluie, en tenant compte des détours, ne serait pas beaucoup moindre que deux cents milles, et ses frais de construction dépasseraient de beaucoup tous les moyens qu'il y aurait probabilité d'obtenir.

Il absorberait une somme de capital plus que suffisante pour construire les écluses nécessaires pour relier les nappes d'eau navigables qui existent entre le lac du Chien et le lac Winipeg et un canal qui, dans l'état actuel du pays, ou toute phase de développement qu'il atteindra d'ici à longtemps, serait d'une bien plus grande utilité qu'un chemin de fer.

Enfin, avant qu'un pareil ouvrage ne soit entrepris, il faudrait rendre le pays accessible, comme je l'ai déjà dit, par quelques-uns des moyens de communication que j'ai suggérés.

L'on ne doit pas croire, néanmoins, d'après ce que je viens de dire, qu'un chemin de fer est impraticable. De fait, à l'exception de la section comprise entre le lac Supérieur et le lac la Pluie, qui est rude et accidentée, et n'a jamais été explorée en vue d'une entreprise de ce genre, le terrain n'est pas défavorable; mais, comme je l'ai dit, l'idée d'un pareil ouvrage est prématurée.

Canaux.

En relisant ce que j'ai déjà dit l'on verra que, depuis le lac du Chien jusqu'au lac des Bois, au nord-ouest, il se rencontre de longues nappes d'eau navigables en succession continue, séparées par de courts intervalles de rapides ou autres obstacles. Entre le portage de la Hauteur des Terres, à l'endroit où il touche à la rivière de la Savane, et l'angle Nord-Ouest du lac des Bois, la distance est de 304 milles, et la quantité totale d'éclusage qu'il faudrait faire s'élèverait à 425 pieds, ce qui est un peu moins que celui du canal Rideau. Au moyen d'écluses et de digues toute cette distance pourrait être rendue