

Route pour le Yukon.

milles). Ceci fait ressortir un avantage de la route qui conduirait jusqu'à la rivière Pelly, que je n'ai pas d'abord examiné à fond, et voici ce que je crois devoir ajouter :

1° Supposé que la Compagnie de chemin de fer trans-canadien put faire avec le gouvernement des arrangements à l'effet de prolonger à l'ouest cette branche de sa ligne qui aboutit à Prince-Albert; supposé que ce prolongement, dans la direction-ouest, à partir de Prince-Albert, soit commencé aussitôt que possible et achevé deux ans après jusqu'à un point qu'il serait facile de relier à Saint-Jean par un embranchement, cette ligne constituerait un tronc commun à deux autres routes. L'une de ces routes traverserait les Montagnes Rocheuses par la passe de la rivière au Pin. De là cette route se continuerait à l'ouest jusqu'à un point de jonction avec la ligne que le gouvernement se propose de faire construire sur le versant du Pacifique (probablement dans la vallée de la rivière Naas, en montant jusqu'à sa source) et de là jusqu'à Telegraph-Creek et le lac Teslin pour desservir la région minière située sur le plateau d'où les eaux se déversent vers le Pacifique. Quant à la ligne qui serait construite jusqu'à un point situé vis-à-vis du Fort Saint-Jean, elle traverserait un riche district agricole et transporterait les produits des territoires de la Saskatchewan et d'Alberta (qui ont pour centres Prince-Albert et Edmonton) jusqu'à un endroit situé à plusieurs centaines de milles plus près de la région aurifère du Yukon qu'ils ne le sont aujourd'hui.

2° Cette ligne du nord, qui partirait d'un point situé près de Saint-Jean, comme je viens de le dire, passerait par la route la plus praticable jusqu'au cours supérieur de la rivière Pelly, et desservirait le district situé sur la zone de partage des eaux du bassin de la rivière Mackenzie.

Il est difficile d'estimer les distances, même approximativement, au moyen de l'échelle de la carte, lorsqu'une route n'a pas été tracée par des arpenteurs ou explorateurs; mais comme cette ligne du nord traverserait les Rocheuses en passant par la Liard et de là suivrait les vallées d'autres rivières qui conduisent à la rivière Pelly, elle serait beaucoup plus longue que la longueur déjà estimée. La distance jusqu'à la source de la rivière Pelly, si on compare ce dernier lieu avec un autre point de l'autre route, (qui serait situé près du milieu du lac Teslin), serait au moins de 100 milles plus courte que cette dernière route. Il est, cependant, évident :

1. Que les districts situés sur les deux versants de la zone de partage des eaux ne peuvent être convenablement, ou économiquement, desservis par une ligne qui partirait de Saint-Jean et se continuerait dans la direction de l'ouest. La ligne qui passerait par la passe de la rivière au Pin traverserait la portion méridionale du district aurifère américain, et elle est très désirée.

2. Qu'un chemin de charrette ouvert jusqu'à la source de la rivière Nelson offrirait à peu de frais de grandes facilités aux chercheurs d'or dans le district nord du bassin de la rivière Mackenzie, et que, si l'on y trouvait de l'or en quantité rémunératrice, un chemin de fer pourrait être construit où le besoin s'en ferait sentir et le problème de la route jusqu'à la rivière Pelly serait résolu.

3. Tous les renseignements obtenus jusqu'à présent par l'enquête de votre comité me paraissent être d'une grande valeur et indiquent les moyens à prendre pour faire face aux besoins présents, en même temps qu'ils sont une préparation à de futurs développements.

Votre très respectueux,

MARCUS SMITH,