

vertes de galets ou d'herbe, découvertes seulement à l'eau basse, vingt-six îles boisées se trouvent disséminées dans l'espace ci-dessus indiqué. A l'exception de quelques affleurements de pierre calcaire, les rives sont formées d'une fine argile sédimentaire. Elles s'élèvent graduellement, à partir de la mer, du niveau de la haute marée à l'embouchure de la rivière, jusqu'à une hauteur excédant 100 pieds, vis-à-vis l'île du Phoque, et cette hauteur règne des deux côtés sur tout le parcours que j'ai suivi. La côte des deux côtés se dresse ordinairement à pic de la berge de la rivière ou d'une petite distance de la berge. Parfois les côtes presque perpendiculaires d'argile sont hautes de 200 pieds.

Le rapide, près du point le plus élevé que j'ai atteint n'a rien de redoutable et présente une pente douce de quelques pieds seulement. Un bateau à vapeur d'une grande force pourrait le remonter, et alors on aurait une nouvelle nappe d'eau très-favorable à la navigation, que les Sauvages à mon service jugeaient d'une longueur de quinze milles. A l'extrémité de cette nappe d'eau, se trouve la chute de la Pierre à Chaux (*Limestone Fall*), cascade de plusieurs degrés.

Avant de conclure, on me permettra de faire quelques remarques au sujet de la construction projetée d'une route pour relier le littoral de la mer au système de navigation intérieure qui se concentre au lac Winnipeg.

En supposant que les produits des Territoires du Nord-Ouest puissent être transportés en Europe et ailleurs par la baie et le détroit d'Hudson, il doit être évident pour tous qu'il importe grandement d'ouvrir des communications jusqu'à quelque endroit à ou près la factorerie d'York, aussitôt que le permettront les circonstances. Le centre de la grande région agricole, située entre la frontière des États-Unis et la rivière Mackenzie, est d'au-delà de 300 milles plus rapproché du comptoir Norway que de Winnipeg, et le comptoir Norway est de 100 milles plus près de la factorerie d'York que Winnipeg ne l'est de la Baie du Tonnerre, sur le lac Supérieur. Quant à la question de savoir si on doit aviser à la construction d'un canal ou d'un chemin de fer comme moyen offrant le plus d'avantages pour relier le lac Winnipeg à la Baie d'Hudson, il semble évident d'après les faits que j'ai déjà signalés, qu'une voie ferrée serait ce qu'il y a de plus praticable et de plus à désirer pour, entre autres raisons, les suivantes:—

Sans entrer dans aucun calcul sur l'économie de temps, qui serait un point de vue très important dans l'étude de la question, je ne forai qu'indiquer quelques points portant sur la construction même de l'un ou l'autre de ces deux moyens de communication.

La descente du lac Winnipeg à la mer est d'environ 100 pieds plus considérable que toute celle qui s'étend du lac Supérieur au golfe Saint-Laurent. La route par bateau en suivant le lac Oxford et la rivière Hayes serait impraticable pour un canal, à raison (entre autres causes) de la petite quantité d'eau et de la déclivité constamment rapide sur tout le parcours à partir du lac Marécageux.

La rivière Nelson offre les avantages d'une ample masse d'eau, de quelques nappes d'eau navigables, et d'une variation bien légère dans le volume de ses eaux aux différentes saisons de l'année. Il faudrait probablement surmonter au moyen d'écluses environ 250 pieds de l'élévation totale de 710 pieds qui existe entre le niveau de la mer et celui du lac Winnipeg. Ces écluses auraient à être pratiquées dans le gneiss laurentien, une des espèces de roc les plus dispendieuses à extraire. Un canal serait alors ouvert pour une moitié seulement de l'année ou moins, tandis qu'un chemin de fer pourrait servir là en toute saison, la quantité de neige tombant dans cette région étant moindre qu'en quelques-unes des parties les plus méridionales du Canada. En construisant un chemin de fer, on n'aurait besoin, d'après les apparences, de faire que peu ou point de tranchées dans le roc, et il n'y aurait probablement que peu de terrassements à faire. On ne connaît pas de rivières ni de lacs qui traversent aucune partie de la voie, et le chemin pourrait être construit presque en ligne droite des chutes de la rivière Sea à la factorerie d'York ou le Port Nelson. Quelques fondrières, de petits lacs et un petit nombre de ruisseaux tels que les sources de la rivière aux Renards, seraient vraisemblablement les plus sérieux obstacles à surmonter.