

Il y a trois chemins qui conduisent à la rivière de la Paix. L'un d'eux passe par Athabasca-Landing, et de là se dirige vers l'ouest jusqu'au petit lac de l'Esclave.

Un deuxième conduit directement au petit lac de l'Esclave, et de là jusqu'à Dunvegan et le Fort-Saint-Jean.

Le troisième passe par Dirt Lake, sur la Saskatchewan, lieu situé à environ soixante-dix milles à l'ouest d'Edmonton, puis se dirige vers le nord-ouest jusqu'au Fort-Saint-Jean.

A partir d'Edmonton jusqu'à la jonction de la rivière Baptiste avec la rivière Athabasca, est une route dont on pourrait se servir pour atteindre la passe Tête-Jaune et le Fort-Saint-Jean, ou la passe de la rivière au Pin. On estime que quatre cent soixante-cinq milles de chemin de fer, environ, qui seraient construits en passant par l'embouchure de la rivière Baptiste, puis, au nord-ouest, jusqu'à la rivière de la Paix et au sud-ouest jusqu'à Tête-Jaune Cache, sur la rivière Fraser, quarante milles à l'ouest de la passe Tête-Jaune, permettraient d'atteindre une très grande étendue d'eaux navigables sur les deux rivières qui viennent d'être nommées.

On pourrait ouvrir soit un sentier de bêtes de charge, soit un chemin de charrette à partir du Fort-Saint-Jean, à l'ouest de Dunvegan, en gagnant vers le nord jusqu'au Port-Nelson; de là en descendant la vallée de la Nelson jusqu'à sa jonction avec la rivière Liard; puis, en remontant la région de la Liard jusqu'à la hauteur des terres qui séparent le haut de la rivière Liard du haut de la rivière Pelly qui se jette dans le Yukon au Fort-Selkirk.

La distance d'Edmonton jusqu'au Fort-Selkirk par cette route, d'après l'échelle de la carte, et après avoir ajouté dix pour cent pour les courbures, est estimée par le Dr Dawson et M. Jennings à 1,290 milles.

Ce sentier de bêtes de charge permettrait aux bouviers de s'en servir pour leur bétail et leurs chevaux.

Le bétail qui aurait passé l'hiver dans la vallée de la rivière de la Paix, pourrait être conduit de bonne heure dans ce sentier, et vendu en bon état à un prix raisonnable.

La contrée traversée est abondamment pourvue de pâturages.

Les plus riches dépôts d'or se trouvent sur le versant occidental des montagnes. Le district de Caribou, l'Omenica, le lac Dease et la rivière Klondike ont maintenant une réputation établie.

A la tête de la rivière Liard, une lacune paraît exister, c'est-à-dire que, à partir de ce point, la chaîne orientale des montagnes paraît avoir été soulevée davantage à l'est, ce qui forme une zone de séparation entre la tête des eaux de la Pelly et la tête des eaux de la Liard.

Cette zone de séparation paraît être un riche district aurifère.

Les témoignages tendent aussi à prouver que, dans toute cette région, on trouve du sable et du gravier aurifères dont l'exploitation ne requerrait que l'aide économique fournie par une voie ferrée pour être rémunératrice et transformer cette région en un vaste champ très profitable aux entreprises et au commerce. L'exploitation du quartz aurifère attend la même assistance pour se développer. Un chemin de fer qui serait construit par la passe de la rivière au Pin, ou la passe "Tête Jaune", et qui suivrait une ligne dans la direction du nord-ouest en traversant jusqu'à un port de l'océan Pacifique et en suivant généralement la ligne tracée par sir Sanford Fleming, dans l'exploration qu'il fit, en 1879 et 1880, pour la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, développerait les principaux districts miniers.

Puis un tronçon construit à partir de ce chemin jusqu'au Fort-Selkirk et Dawson dans la direction du nord, deviendrait une voie de communication commune aux intérêts de ceux qui partent d'un port du Pacifique et aux intérêts de ceux qui partent de l'est.

Une exploration plus approfondie, toutefois, devrait être faite avant de former définitivement une opinion.

Votre comité est d'avis que la route du lac Teslin est trop éloignée dans l'ouest pour être la meilleure communication directe soit en partant de l'est, soit en partant de l'ouest, et il croit qu'une route par la rivière Noire, ou la rivière Dease, serait considérée comme la plus avantageuse.