

2. En temps de hautes eaux, je crois qu'un petit bateau à vapeur pourrait naviguer sans obstacle pendant les deux cents milles que l'on compte depuis l'extrémité sud du lac Vert jusqu'à quelques milles au delà de Bull's House, rivière La Loche, sur la route suivie dernièrement pour le transport des provisions de Winnipeg au Grand-Nord (*Far North*) et qui passe par Carlton et le portage La Loche. Je donnerai ci-après les renseignements en mon pouvoir touchant les lacs et les rivières navigables.

3. L'établissement d'un chemin de fer entre Edmonton et Athabaska-Landing (90 milles); d'une ligne à voie étroite entre le Grand-Rapide et le fort McMurray (50 ou 60 milles); et d'un tramway entre Smith-Landing et le fort Smith (16 milles), procurerait une communication non interrompue par rail et bateau à vapeur entre Montréal et le bas du Mackenzie, durant la saison de la navigation. En employant la dynamite pour pratiquer un passage aux chutes de la rivière de la Paix, on ouvrirait à la navigation par bateaux à vapeur un parcours de plus de sept cents milles; et en exécutant quelques travaux d'amélioration dans la rivière qui sort du Petit lac des Esclaves, et convertissant le chemin actuel de charrettes en chemin de fer, depuis l'extrémité de ce lac jusqu'à la rivière à la Boucane, on relierait pareillement la rivière de la Paix au Nord-Ouest et à l'ancien Canada. Un chemin de fer transcontinental soit central ou (ce qui serait préférable encore) septentrional, et allant à fort Simpson, sur le Pacifique, par la passe de la rivière des Pins ou de la Paix, aurait, sans aucun doute, une influence considérable sur l'avenir de la région tout entière. Mais un chemin de fer qui, de Churchill, irait à Fond-du-Lac, lac Athabaska, offrirait la voie de transport la plus économique et la plus directe, probablement, durant une partie de l'année, pour le commerce avec l'Europe.

4. Les grands lacs des districts ci-dessus, sur la ligne de communication, tels que les lacs de l'Île à la Crose, Clair, des Buffles, à la Loche, Athabaska, le Grand et le Petit lac des Esclaves, sont tous propres à la navigation à vapeur; ceux qu'on sait ou qu'on suppose être inaccessibles aux bateaux à vapeur sont le Grand lac des Ours, les lacs Caribou, la Hache (Wollaston), la Biche, des Cris, à la Truite, Simpson, Colville, Petitot, et d'autres plus petits.

5. Je suis depuis longtemps d'avis, en me fondant sur les récits des explorations arctiques faites par Hearne, Mackenzie, Franklin, Richardson, Simpson, Rea, Pullen, McClure, Collinson et Anderson, sur les rapports des Esquimaux et sur quelque expérience personnelle, que, pendant cinq ou six semaines environ par année, les rivages septentrionaux de l'Amérique pourraient être côtoyés par des steamers convenablement construits—depuis la pointe Barrow jusqu'au Mackenzie, et depuis ce fleuve jusqu'à l'estuaire de la rivière des Gros-Poissons—pas toujours continuellement, mais avec, de fois à autres, des interruptions causées par les glaces. Un printemps tardif, un été inclément, joints à de grands vents du nord ou de l'est, seraient certainement peu favorables à la navigation; néanmoins, en certains parages, presque tous les ans et, dans des conditions pas trop défavorables, de petits bâtiments pourraient être sûrs d'avoir, pendant deux mois au moins, une mer suffisamment libre pour les opérations de chasse au phoque et de pêche à la baleine. A ce propos, toutefois, je dois dire que Franklin, en 1820, fut arrêté par les glaces, dans sa première expédition à l'est de la rivière du Cuivre (*Coppermine*), et une autre fois, au récit du Retour (*Return Reef*), en se rendant à la pointe Barrow. En 1837, Simpson ne put pénétrer vers l'ouest, par eau, que jusqu'à Boat-Extreme, 30 milles est de la pointe Barrow. Pullen et Hooper, après avoir réussi à aller, avec deux embarcations du *Plover*, de la baie Escholtz aux forts Norman et Simpson, sur le Mackenzie, pendant l'automne de 1849, ne purent point dépasser le cap Bathurst (est du Mackenzie,) lorsque, l'année suivante, ils voulurent traverser à la Terre de Bank. N'ayant pas rencontré, au retour, l'*Investigator*, capitaine McClure, ils revinrent hiverner au fort Simpson, d'où, en 1851, ils se remirent en route pour l'Angleterre, prenant l'ancienne voie de transport de la Compagnie, qui passait par le portage à la Loche, Norway-House et York-Factory (baie d'Hudson.) Quant à McClure, il hiverna dans le détroit du Prince de Galles; l'année suivante, il s'avança jusqu'à la baie Mercy, où il se vit forcé (en 1854) d'abandonner son navire, qui peut-être s'y trouve encore! En 1851, le capitaine Collinson, avec l'*Enterprise*, de la marine royale, passa l'hiver près du