

Technical and Bibliographic Notes / Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming are checked below.

- Coloured covers / Couverture de couleur
- Covers damaged / Couverture endommagée
- Covers restored and/or laminated / Couverture restaurée et/ou pelliculée
- Cover title missing / Le titre de couverture manque
- Coloured maps / Cartes géographiques en couleur
- Coloured ink (i.e. other than blue or black) / Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire)
- Coloured plates and/or illustrations / Planches et/ou illustrations en couleur
- Bound with other material / Relié avec d'autres documents
- Only edition available / Seule édition disponible
- Tight binding may cause shadows or distortion along interior margin / La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la distorsion le long de la marge intérieure.
- Blank leaves added during restorations may appear within the text. Whenever possible, these have been omitted from filming / Il se peut que certaines pages blanches ajoutées lors d'une restauration apparaissent dans le texte, mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont pas été filmées.
- Additional comments / Commentaires supplémentaires:

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

- Coloured pages / Pages de couleur
- Pages damaged / Pages endommagées
- Pages restored and/or laminated / Pages restaurées et/ou pelliculées
- Pages discoloured, stained or foxed / Pages décolorées, tachetées ou piquées
- Pages detached / Pages détachées
- Showthrough / Transparence
- Quality of print varies / Qualité inégale de l'impression
- Includes supplementary material / Comprend du matériel supplémentaire
- Pages wholly or partially obscured by errata slips, tissues, etc., have been refilmed to ensure the best possible image / Les pages totalement ou partiellement obscurcies par un feuillet d'errata, une pelure, etc., ont été filmées à nouveau de façon à obtenir la meilleure image possible.
- Opposing pages with varying colouration or discolourations are filmed twice to ensure the best possible image / Les pages s'opposant ayant des colorations variables ou des décolorations sont filmées deux fois afin d'obtenir la meilleure image possible.

This item is filmed at the reduction ratio checked below /
Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

10x		14x		18x		22x		26x		30x
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12x		16x		20x		24x		28x		32x

APPENDICES

DU

TRENTE-TROISIÈME VOLUME

DES

JOURNAUX DU SÉNAT

DU

CANADA

TROISIÈME SESSION DU HUITIÈME PARLEMENT, 1898

IMPRIMÉS PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA:

IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE
MAJESTÉ LA REINE

1898

APPENDICE

LISTE DES APPENDICES

-
- N° 1—Témoignages et pièces justificatives apportés devant le Comité Permanent des Divorces relativement au bill (A) intitulé: "Acte pour faire droit à Robert Augustus Baldwin Hart." (*Imprimé pour l'usage des Sénateurs et des Membres des Communes seulement, en conformité de la règle 103 du Sénat.*)
-
- N° 2—Témoignages et pièces justificatives apportés devant le Comité Permanent des Divorces relativement au bill (C) intitulé: "Acte pour faire droit à Edwin Heyward." (*Imprimé pour l'usage des Sénateurs et des membres des Communes seulement, en conformité de la règle 103 du Sénat.*)
-
- N° 3—Témoignages et pièces justificatives apportés devant le Comité Permanent des Divorces relativement au bill (D) intitulé: "Acte pour faire droit à James Pearson." (*Imprimé pour l'usage des Sénateurs et des Membres des Communes seulement, en conformité de la règle 103 du Sénat.*)
-
- N° 4—Témoignages rendus devant le comité spécial chargé de faire une enquête et un rapport sur les avantages que la Puissance retirerait de la construction du canal de la baie Georgienne. (*Voir Appendice No 4.*)
-
- N° 5—Témoignages rendus devant le comité spécial chargé d'étudier les routes conduisant au Yukon. (*Voir Appendice No 5.*)

ANNEXE No 4.

RAPPORT

TÉMOIGNAGES et autres documents présentés au Sénat par le comité spécial nommé pour faire une enquête et un rapport sur la possibilité et les avantages qu'il y aurait de construire un canal joignant les eaux du lac Huron à celles du fleuve Saint-Laurent par la rivière Ottawa—ou le canal de la Baie Georgienne—avec pouvoir de quérir personnes, papiers et documents, et d'employer telles personnes dont le comité aura besoin pour son enquête, et de faire rapport de temps à autre.



ORDRE DE RENVOI.

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DES VOTES ET DÉLIBÉRATIONS DU SÉNAT.

VENDREDI, 18 février 1898.

L'honorable M. Clemow, secondé par l'honorable M. Casgrain, propose :

Qu'il soit nommé un comité chargé de faire une enquête et un rapport sur la possibilité de construire un canal joignant les eaux du lac Huron à celles du fleuve Saint-Laurent par la rivière Ottawa et sur les avantages que le Canada pourrait en retirer ; ce comité devant être composé des honorables Messieurs Bowell, Scott, Casgrain, McMillan, Dobson, Bellerose, de Boucherville, Ogilvie, Owens, Almon, Miller, McKay, Power, Bernier, Boulton, Perley, Macdonald (I.P.-E.), Prowse, Reid et du proposant ; avec pouvoir d'envoyer quérir personnes et pièces, d'employer toutes personnes que le comité pourra trouver nécessaires pour les fins de son enquête, et de faire rapport de temps en temps.

La question de concours ayant été posée sur la dite motion, elle a été résolue dans l'affirmative, et il a été

Ordonné, en conséquence.



RAPPORT.

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ N° 8,
MERCREDI, 1^{er} juin 1898.

Votre comité nommé pour faire une enquête et un rapport sur la possibilité de construire un canal joignant les eaux du lac Huron à celles du fleuve Saint-Laurent par la rivière Ottawa—avec pouvoir de quérir personnes, papiers et documents, et d'employer telles personnes dont le comité aura besoin pour son enquête, et de faire rapport de temps à autre—a l'honneur de soumettre son rapport final comme suit :—

Votre comité a assigné devant lui personnellement M. S. A. Thompson, de Duluth, qu'il a raison de considérer comme l'une des plus grandes autorités de l'Amérique en matière de voies de communication par eau; puis le

Major général Gascoigne, commandant de la milice canadienne;

M. Marcus Smith, I.C., d'Ottawa;

M. James Meldrum, membre du Corps des ingénieurs civils, de Londres, Angleterre, chef du département des entreprises étrangères de MM. S. Pears et Fils (limitée), les plus grands entrepreneurs de l'Angleterre, auxquels des ouvertures ont été faites relativement à la construction et à l'exploitation du canal proposé;

M. Ormond Higman, chef électricien du gouvernement fédéral, d'Ottawa;

M. H. K. Wicksteed, I.C., de Cobourg, qui a parcouru le tracé du canal et fait une étude approfondie sur le sujet.

Votre comité a aussi reçu des réponses à une série de questions adressées à diverses personnes—entre autres—à Sir Wm. Van Horne, président de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique; M. Walter Shanly, I.C.; M. T. C. Clark, membre du Corps des ingénieurs civils, etc., de New-York; M. R. W. Shepherd, gérant et directeur de la Compagnie de navigation de l'Ottawa; M. Andrew Bell, I.C., d'Almonte, et plusieurs autres.

Au point de vue de la praticabilité, ces spécialistes qui ont parcouru la route proposée, et ceux qui ont examiné avec soin les données qu'on leur a fournies, déclarent qu'aucun obstacle physique ne s'oppose à la construction d'une pareille voie de communication.

M. T. C. Clark, membre du corps des ingénieurs civils, dit dans son rapport adressé au gouvernement du Canada, en 1860 :—

“D'abord je dois faire rapport que la distance entre Montréal et l'embouchure de la rivière des Français, sur le lac Huron, (d'après les plans que m'a fournis le département) est de 430.76 milles en suivant la ligne de navigation.

Que, sur cette distance, 351.81 milles sont naturellement navigables et ne requièrent aucune amélioration; qu'il est tout à fait possible d'améliorer le reste de la distance—soit, 78.95 milles—de manière à convertir toute la chaîne de cours d'eau existant en une voie navigable de première classe pour les vaisseaux à vapeur, et de réduire la longueur de l'espace canalisé à 29.32 milles, ou à 20.82 milles, si l'on exclut le canal Lachine.”

Dans un rapport plus récent il dit :—

“ L'amélioration de la navigation d'un réseau de rivières de cette nature est une tâche comparativement aisée. La plus grande partie même de cette tâche est déjà accomplie.”

M. Marcus Smith, I.C., en réponse à une question, dit qu'il ne voit “ aucune difficulté physique.”

M. H. K. Wicksteed, I.C., dit :—

“ La possibilité de l'entreprise a été fréquemment admise par les membres les plus distingués de la profession. L'un des points les plus remarquables, relativement à ce canal, c'est que la présence presque constante d'un roc solide et dur sur les points saillants, qui fut autrefois considérée comme un obstacle et une cause de difficultés presque insurmontables, est maintenant considérée comme l'une des plus heureuses conditions. Les chambres d'écluse, grâce à ce roc, ne seraient guère plus que des excavations pratiquées dans le roc, au lieu que, sans ce roc, il faudrait pour ces écluses de grandes quantités de ciment, de maçonnerie et de corroi, comme la chose est remarquée dans les autres canaux. L'approvisionnement de l'eau est abondant, et les autres conditions sont remarquablement avantageuses.”

M. A. M. Wellington écrit :—“ Le plus beau tracé du monde pour un canal profond est la route par la rivière Ottawa.”

Pour ce qui regarde la force hydraulique qui pourrait être obtenue et serait disponible pour les fins industrielles, elle est en quantité illimitée.

M. Andrew Bell, I.C., dit :—“ Il n'y a probablement pas d'autre rivière sur le continent qui puisse offrir une force hydraulique aussi grande. Les chutes et rapides sont distribués de manière qu'il est possible de faire usage d'une très grande partie de cette force.”

M. Ormond Higman dit :—“ La force qui pourrait être employée aux fins électriques est infiniment supérieure à celle du Niagara, parce que la force du Niagara est limitée à un rayon—disons de 40 milles—tandis que la force de la rivière Ottawa est distribuée à des distances convenables sur un parcours de 400 milles. La force électrique pourrait être utilisée dans les fonderies, comme substitut du combustible, et la région située le long de la route est riche en mines de fer.

On pourrait aussi l'employer pour les chemins de fer, pour les besoins du canal et une variété infinie d'autres objets.

Les stations génératrices d'électricité se trouveraient à des intervalles si bien ménagés qu'elles ne seraient séparées que par des distances de trente à quarante milles dans les deux directions. En sorte qu'il y aurait un courant électrique continu tout le long de la route.”

Sir Wm Van Horne dit :—“ La construction de ce canal aurait pour résultat l'établissement d'importantes industries sur tout son parcours.”

M. Walter Shanly est d'avis que la vallée de l'Ottawa pourrait devenir le plus grand centre de minoterie du monde.”

M. Wicksteed dit :—“ Les travaux faits pour les fins de la navigation pourraient, seuls, permettre d'utiliser l'énorme quantité d'eau qui se perd actuellement, au point que toute la vallée de l'Ottawa serait approvisionnée de lumière et de forces motrices électriques pour un prix tellement réduit que l'usage de la vapeur deviendrait complètement hors de mode, et que toute cette vallée deviendrait le principal centre manufacturier du monde.”

Au point de vue des intérêts commerciaux du Canada en général, sir Wm Van Horne dit :—

“ Je suis d'avis que la construction du canal de Montréal, Ottawa et de la Baie Georgienne développerait le commerce du Canada. Tout ce qui tend à diminuer le

Canal de la Baie Georgienne.

coût du transport, doit incontestablement avoir un bon effet. Ce canal augmenterait le commerce de Montréal, de Québec et des autres ports de mer. Il développerait les ressources locales et produirait même un bon effet sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, vu qu'il créerait plus de trafic pour ce chemin qu'il ne lui en ôterait.

"L'industrie de la pulpe de bois, l'exploitation des forêts profiteraient de ce canal, et cette nouvelle voie de communication développerait aussi les ressources minières de la vallée de l'Ottawa."

M. Walter Shanly et autres se sont exprimés eux-mêmes dans le même sens.

M. S. A. Thompson a très fortement et très clairement démontré dans son témoignage l'effet que produisent les voies de communication navigables en réduisant le coût du transport, principalement pour les frets les plus pesants, tels que le grain, le minerai, le bois, etc.

Le major général Cascoigne dit dans son témoignage :—

"Au point de vue militaire, je déclare formellement que, pour ce qui regarde la stratégie, je considère ce projet comme des plus désirables.

"Naturellement—et je dois le dire pour expliquer toute ma pensée—beaucoup dépend de la profondeur d'eau que vous vous proposez de donner au canal."

Le président—La profondeur serait de quatorze pieds.

"Le major général Cascoigne—Je me préparais moi-même à demander une profondeur de quatorze pieds.

"Si vous en faites un canal de quatorze pieds de profondeur, je puis dire qu'il serait de la plus haute valeur pour le pays au point de vue stratégique.

"Je sais que les autorités impériales considèrent cette entreprise à ce point de vue."

A ce témoignage des autorités militaires le comité désire n'ajouter rien de plus parce qu'il considère que ce témoignage parle par lui-même.

Votre comité a été très satisfait du témoignage et des explications donnés par M. James Meldrum sur la proposition faite à MM. S. Pearson et Fils (limitée), relativement à la construction et à l'exploitation du canal proposé et leur disposition à l'entreprendre.

Votre comité, après avoir passé en revue tous les témoignages, est d'opinion :—

Que la construction d'un canal, comme celui qui est proposé par la Compagnie du canal de Montréal, Ottawa et de la Baie Georgienne, est incontestablement possible et praticable.

Que sa construction serait très avantageuse au commerce du Canada, vu que ce serait une route additionnelle pour le transport des frets les plus lourds de l'ouest jusqu'au bord de la mer *via* Montréal et Québec.

Ce débouché aurait aussi pour effet, vu qu'il serait la route la plus directe et la plus courte, de réduire le coût du transport des frets lourds.

Par exemple, le grain des lacs Michigan et Supérieur pourraient être emmagasinés à Montréal à un prix plus réduit, et, à Québec, à un prix pas plus élevé que le plus bas prix qui ait jamais été payé entre les lacs et New-York.

Conséquemment, une grande partie de ce commerce qui passe par le canal Erié, prendrait la direction de Montréal et de nos autres ports canadiens.

En outre, votre comité est unanimement d'avis que le développement et l'emploi de l'énorme force hydraulique, le long du nouveau canal, l'application de cette force à la production du pouvoir électrique, et l'emploi de ce pouvoir, dans l'industrie minière, à la fonte du minerai de fer et d'autres minerais qui sont si abondants dans la vallée de l'Ottawa, mais qui ne peuvent être maintenant l'objet d'une grande exploitation parce que les voies de communication économique et le transport à taux réduit font défaut, seraient, seuls, des considérations presque suffisantes pour la construction du canal proposé.

Ce canal développerait aussi l'exploitation de nos forêts, l'industrie de la pulpe de bois et toutes nos autres industries qui tirent leur matière première des forêts de la vallée de l'Ottawa.

Le développement de toutes ces industries et la colonisation de la région traversée par le nouveau canal, qui résulteraient de la réalisation de cette entreprise, formeraient nécessairement de nouveaux centres de population. Par suite, comme votre comité l'a déjà fait observer, ce serait un moyen d'augmenter considérablement le commerce du Canada.

A tous les points de vue, ce nouveau canal n'est donc pas seulement une chose recommandable, mais c'est une entreprise nécessaire.

Votre comité n'a seulement besoin que de mentionner le témoignage du major général et commandant de notre milice pour vous faire connaître l'importance du nouveau canal aux yeux des autorités militaires impériales.

C'est pourquoi votre comité, en scumettant les témoignages donnés par divers savants et divers spécialistes, aussi par des maîtres du haut commerce et autres témoins, est d'opinion que ces témoignages prouvent de la manière la plus concluante que la construction du canal de Montréal, Ottawa et de la Baie Georgienne contribuerait des plus à la prospérité générale du Canada.

Votre comité désire aussi appeler votre attention sur les avantages que les colons du Nord-Ouest pourrait tirer du nouveau canal; aussi sur le fait que la réalisation de cette entreprise serait, dans l'avenir, un moyen d'augmenter la population agricole de cette fertile région du Nord-Ouest en procurant à cette population un transport facile, sûr et à bon marché de ses produits.

Un autre effet serait qu'une grande étendue de nos terres improductives deviendrait la propriété d'une classe de colons producteurs qui contribueraient au revenu du pays.

Pour toutes ces raisons, votre comité recommande fortement l'entreprise projetée à la favorable attention du gouvernement, et il prie ce dernier de vouloir bien accorder à cette entreprise une assistance capable d'en assurer la prompte réalisation, convaincu qu'il est que le pays en général, lorsqu'il connaîtra les avantages qu'il en faut attendre, saura apprécier toute mesure que le gouvernement croira devoir prendre pour faciliter la construction d'un canal d'une telle importance nationale—un canal qui serait une route entièrement canadienne du Nord-Ouest au bord de la mer.

Votre comité étant d'avis que les renseignements contenus dans son rapport, y compris les témoignages des personnes assignées devant lui, devraient recevoir le plus de publicité possible, croit devoir recommander que cinq mille exemplaires en anglais et deux mille en français, avec cartes et profils (en sus du nombre destiné à la distribution régulière) soient imprimés aussitôt que possible pour les distribuer au public.

Le tout respectueusement soumis.

FRANCIS CLEMOW,
Président.

TÉMOIGNAGES.

LE SÉNAT,

OTTAWA, 23 mars 1898.

Le comité s'assemble à 11.30 a.m.

S. A. THOMPSON, de Duluth, comparait devant le comité et s'exprime comme suit:—

M. le président et messieurs les membres de cet honorable comité: Je crois comprendre que M. McLeod Stewart désire que je fasse un exposé sur les faits que j'ai à vous soumettre au lieu de procéder par questions et réponses.

Il va sans dire, naturellement, que, si au cours de mon témoignage, votre honorable comité juge à propos de me poser des questions, il aura la liberté de le faire, et c'est également mon désir d'être toujours à sa disposition. Ne connaissant pas exactement la longueur du temps que vous pouvez m'allouer, je me hâterai autant que possible de mettre sous vos yeux, d'abord, l'importance qu'ont généralement les voies navigables améliorées; en second lieu, l'importance qu'ont ces voies pour un pays en particulier; en troisième lieu, leur importance lorsqu'il s'agit de favoriser certains intérêts qui, ordinairement—du moins aux Etats-Unis—sont considérés, comme opposés les uns aux autres.

Je m'arrêterai un instant pour exprimer le grand plaisir que me fait éprouver cet honorable comité qui représente cette nation sœur du nord—la nation canadienne—en me faisant l'honneur de m'appeler pour lui parler d'un sujet qui me tient au cœur depuis plusieurs années.

Dans mon pays l'on me qualifie—et je m'en glorifie—de toqué sur les questions relatives aux améliorations des cours d'eau; mais je crois pouvoir justifier la confiance que m'inspirent ces routes de communication, et j'espère qu'il me sera possible de vous exposer plusieurs faits qui ne sont peut-être pas nouveaux pour vous, mais qui—comme c'est souvent le cas—jetteront une nouvelle lumière capable de vous aider dans vos délibérations sur le sujet dont vous vous occupez.

Un certain ex-gouverneur distingué de l'Etat de New-York fit, un jour, remarquer que la question d'économie dans le transport des personnes et des produits est le facteur principal de notre civilisation moderne, et que c'est ce facteur qui constitue la grande différence qu'il y a entre la civilisation et la barbarie.

Plusieurs d'entre vous, sans doute, ont visité, comme moi, des pays où les routes de communication faisaient défaut. En frayant péniblement et pas à pas mon chemin à travers les jungles de l'Amérique du Sud, j'ai compris la différence qu'il y avait entre la civilisation et la barbarie en matière de transport. C'est pourquoi il importe de trouver quel est le mode de transport le plus économique.

Il y a une quinzaine d'années, deux présidents éminents de compagnies de chemins de fer—l'un président d'un chemin de fer de l'est, l'autre président d'un chemin de fer de l'ouest—causaient ensemble. Le président du chemin de fer de l'est attira l'attention sur l'efficacité sans cesse grandissante des voies ferrées—sur la substitution des rails d'acier aux rails de fer, sur l'emploi de l'acier pour les ponts, sur l'usage de locomotives plus puissantes, de wagons d'une plus grande capacité; sur les améliorations des rampes et des courbes—autant de choses qui mettent les voies ferrées en état de transporter de bien plus grandes quantités de fret avec la même locomotive, les mêmes wagons, et beaucoup plus économiquement—et il ajouta: "Les bateaux employés dans les canaux ont déjà fait leur temps; le bateau à vapeur de rivière est presque disparu, et, avant longtemps, le bateau à vapeur des grands lacs suivra ce dernier dans sa retraite pour laisser sans conteste aux voies

ferrées le commerce de transport de tout le continent américain, si non, de tout le monde, à part l'océan où il n'y a pas de place pour les chemins de fer."

L'autre président de chemin de fer,—répétant ce que j'avais entendu dire déjà, il y a quelques années—dit de son côté: "J'aurais pu continuer à croire, comme alors, au triomphe final du chemin de fer, si je n'avais eu depuis l'occasion d'exploiter moi-même quelques bateaux à vapeur."

Mais avant de finir cette citation, permettez-moi de vous soumettre quelques faits sur le sujet qui nous occupe.

J'ai ici—et je puis vous le donner tout entier—un tableau préparé d'après les rapports de la chambre de commerce de Chicago. Il indique les taux fixés depuis quelques années, pour le transport du blé de Chicago à New-York par trois modes différents—par voie ferrée, par lac et voie ferrée (c'est-à-dire, par lac jusqu'à Buffalo et de là par voie ferrée jusqu'à New-York), et par le lac, le canal Erié et la rivière Hudson—c'est-à-dire toute la route par eau.

Voici ce tableau :

Années.	Lac et canal.	Lac et rail.	Tout rail.
1868.....	25·3	29·0	42·6
1869.....	24·1	25·0	35·1
1870.....	17·5	22·5	33·3
1871.....	21·6	35·0	31·0
1872.....	26·6	28·0	33·5
1873.....	19·2	26·9	33·2
1874.....	14·2	16·9	28·7
1875.....	11·4	14·6	24·1
1876.....	9·7	11·8	16·5
1877.....	7·5	15·8	20·3
1878.....	10·1	11·4	17·7
1879.....	13·0	13·3	17·3
1880.....	13·2	15·7	19·7
1881.....	8·6	10·4	14·4
1882.....	8·7	10·9	14·6
1883.....	8·40	11·5	16·5
1884.....	6·59	9·09	13·2
1885.....	4·55	9·6	14·0

Depuis 1885, les taux n'ont pas sensiblement changé. Nous constatons que, sur l'entier parcours par voie ferrée, le taux a diminué de quatorze centins par boisseau, tandis que, sur l'entier parcours par eau, le taux a diminué de 4·55 centins par boisseau.

En d'autres termes, pendant que les taux étaient réduits des deux tiers sur l'entier parcours par voie ferrée, la réduction était de 4·5 sur l'entier parcours par eau. En sorte que, pendant cette période, les taux sur l'entier parcours par eau ont été de 25 à 67·5 pour 100 moins élevés que les taux par voie ferrée.

Or, prenons, par exemple, le coût du transport. Le manuel statistique de Poor pour l'année 1896—dernière année dont je puis prendre la statistique comme point de comparaison—établit que, en 1896, le taux moyen prélevé par les chemins de fer des Etats-Unis (et vous me pardonnerez, sans doute, si je cite la statistique de mon pays, avec laquelle je suis naturellement plus familier), a été, en moyenne, par tonne et par mille, de 8·21 millièmes.

D'après le tableau que je viens de vous soumettre, il y a une remarquable réduction dans les taux par voie ferrée; mais prenons maintenant les taux par eau. Nous constatons que, sur le canal Erié, les taux sont bien moins élevés. Si nous passons maintenant aux taux sur les lacs, nous voyons que là, au débouché du lac Supérieur, où les registres sont tenus avec le plus grand soin, le taux prélevé, en 1896, pour le transport du fret qui est passé par les canaux, a été, en moyenne, les quatre-vingt-onze centièmes d'un millième.

Canal de la Baie Georgienne.

Nous pouvons dire sans hésiter que, en général, le coût du transport par eau profonde est seulement d'un dixième, environ, du coût moyen du transport par voie ferrée.

Si je pousse un peu plus loin les calculs, voici ce que je trouve : pendant cette même année (1896), d'après un état présenté lors d'une séance de l'association des voituriers des lacs, le taux moyen prélevé sur le transport du fret sur tous les grands lacs a été seulement les quatre-vingt-cinq centièmes d'un millième, et cela surtout parce que quelques-uns des chenaux, de ces lacs sont plus profonds que le canal Sainte-Marie et quelques autres débouchés situés dans ce voisinage.

Voyons maintenant ce que peut produire la concurrence poussée à ses dernières limites afin de découvrir le mode de transport le plus économique qui soit connu.

De nombreuses expériences faites, avec soin, il y a quelques années, sur le Grand Tronc de chemin de fer du Canada, ont montré que le coût net du transport—ce qui exclut l'intérêt sur les débentures, etc.—est cinq millièmes par tonne par mille. Le coût net, en 1896, sur les chemins de fer des Etats-Unis, a été, en moyenne, quelque peu plus élevé que ce chiffre—ayant été par mille de près de six millièmes par tonne.

Il y a quelques voies ferrées destinées au transport de la houille et sur lesquelles tous les chargements sont virtuellement transportés sur des wagons mus par la simple gravitation, tandis que les locomotives de ces voies ferrées sont seulement employées à la traction des wagons vides à leur retour. Sur ces chemins de fer le coût du transport est, en moyenne, de trois millièmes et demi par tonne; mais le meilleur taux prélevé sur le transport par voie ferrée dans les conditions ordinaires est de quatre millièmes par tonne par mille.

Sir MACKENZIE BOWELL.—Ce taux s'applique-t-il aux longues comme aux courtes distances ?

M. THOMPSON.—Oui. La voie ferrée sur laquelle le fret est transporté à ce taux réduit est le "Lake Shore and Michigan Southern Railway."

Pour revenir à la citation des deux présidents de chemins de fer que j'ai commencée, il y a un instant, j'é mentionnerai le nom de l'un d'eux. Celui de l'ouest était M. James Hill, président du "Great Northern Road." Il s'exprima comme suit : "J'ai moi-même construit quelques bateaux à vapeur. Ces bateaux ont un tirant égal à l'entière profondeur de l'eau au Sault."

Cette déclaration fut faite avant que de plus grands canaux aient été ouverts. "Ces navires (ajouta le président du "Great Northern" transportent vingt-sept cents tonnes de fret; ils font le trajet de Duluth à Buffalo dans l'espace de trois jours et demi, et coûtent, en moyenne, \$120 par jour."

Or, en chiffres ronds, et d'après le calcul le plus exact possible, la distance de Duluth à Buffalo est de 1,000 milles, ce qui fait que le coût du transport par ces navires est par mille, de quinze millièmes d'un centin par tonne. Si nous nous servons de chiffres mieux compris des hommes d'affaires que ne le sont ces taux microscopiques, nous ajouterons que ceux-ci représentent un vingt-septième de quatre millièmes, et c'est absolument le coût net du transport du fret par la voie des grands lacs.

C'est-à-dire que nous transportons pour \$1, sur les grands lacs, ce qui coûte \$27 par la voie ferrée la mieux située dans les Etats-Unis.

Ainsi, sans donner plus de chiffres—ce que je pourrais faire pendant des heures si la chose était nécessaire—vous pouvez conclure avec moi que le transport par eau est le plus économique, et que, par suite, si le transport économique est le principal facteur de la prospérité des nations, le pays qui améliorera ses voies de communication par eau en leur donnant le plus grand développement possible, rendra à ses habitants, ses producteurs et consommateurs le plus grand service qu'il soit possible de leur rendre.

Mais ce n'est pas tout ce qu'il y a à dire sur ce sujet intéressant.

Aux Etats-Unis on soulève quelquefois la question de savoir si c'est la nation qui fait marcher les chemins de fer, ou si ce sont les chemins de fer qui font marcher la nation.

J'ignore si l'on vous pose ici des questions de cette nature; mais je désire simplement signaler le fait que nous avons sur ce point des témoignages d'hommes

de chemins de fer les plus éminents—tels que M. Albert Fink, qui fut commissaire des chemins de fer; ainsi que M. J. R. Blanchard, l'un des hommes de chemins de fer les plus marquants des Etats-Unis. Tous déclarent—et je me contenterai de résumer leur conclusion—que la concurrence des voies de communication par eau est le régulateur le plus puissant possible des tarifs de chemin de fer et que cette concurrence opère beaucoup plus efficacement que toute mesure adoptée par les corps législatifs, bien que ces corps soient les plus hautes autorités dans un pays.

Par exemple, M. Fink fait voir que quelques vaisseaux, à Chicago, avec la participation de quelques bateaux du canal Erié, ont pu, durant la saison de la navigation, fixer les taux du transport du grain de Chicago à New-York.

Est-ce tout? Non. Nous avons le "Lake-Shore" et le "New-York Central" qui forment réellement une ligne continue et parallèle à la route navigable de Chicago à New-York, et qui sont forcés de subordonner leur tarif à la concurrence qui leur est faite par cette dernière route.

Des chemins de fer rivaux ne peuvent imposer des taux plus élevés que ceux fixés par le "Lake Shore and Michigan Central and New York Central". S'ils le faisaient, le trafic passerait au "New York Central."

Il en est de même des lignes situées plus au sud, telles que le "Baltimore and Ohio," le "Louisville and Nashville," et qui s'étendent jusqu'au golfe du Mexique. Leurs taux sont fixés, ou sensiblement modifiés, pendant la saison de navigation, par la concurrence de quelques vaisseaux naviguant sur les grands lacs ou quelques bateaux du canal Erié.

Lorsque j'ai signalé le bas prix du transport par eau par comparaison avec celui du transport par voie ferrée, et demandé que les voies par eau fussent améliorées de façon à procurer au peuple des moyens de communication plus économiques, vu que les voies par eau étaient le plus puissant régulateur possible des tarifs de chemins de fer, on m'a dit: "Mais voulez-vous mettre en banqueroute toutes les voies ferrées?"

Pas du tout, messieurs, et permettez-moi de vous dire ce qui apparaîtra à première vue comme paradoxal; mais que je prouverai en m'appuyant non sur mes propres opinions, mais sur la logique irréfutable des faits. Je vous dirai donc que les voies navigables améliorées non seulement contribuent à la prospérité générale d'une nation, mais aussi que le meilleur auxiliaire que puisse avoir un chemin de fer est une voie navigable de vingt-et-un pieds de profondeur, qui serait parallèle à chaque mille de traction de ce chemin de fer.

Et, pour dire la chose nettement, pour arriver au point qui est maintenant examiné par cet honorable comité, j'ajouterai que les chemins de fer qui relient Ottawa au lac Huron et à la Baie Georgienne, favoriseraient davantage leurs actionnaires, assureraient à ceux-ci de meilleurs dividendes, s'ils souscrivaient à l'émission des débentures destinées au canal projeté le long de la rivière Ottawa, et s'ils voyaient à ce que ce canal fût construit aussitôt que possible.

Cette opinion paraît-elle ridicule? Vous fait-elle sourire? Si vous m'accordez une quinzaine de minutes, je m'expliquerai davantage.

La meilleure chose à faire est de recourir simplement aux faits. Je n'ai pas présentement sous la main un journal; mais la chose importe peu. J'affirme donc formellement ceci et vous pouvez le vérifier vous-mêmes, si vous le voulez: Prenez la cote des actions; prenez des chemins de fer tels que le "New York Central," et les chemins de fer en général qui longent les routes navigables, et vous constaterez que leurs actions sont cotées à un taux plus élevé, chaque jour de l'année, que les actions des chemins situés au loin dans l'intérieur et qui ne voient l'eau que lorsqu'ils s'arrêtent aux réservoirs pour donner à leurs locomotives l'approvisionnement dont elles ont besoin.

Mon principal argument est dans ce fait et je sais qu'il est irréfutable. Les actions du "New York Central" et des autres chemins qui longent les grandes routes navigables sont cotées à un taux plus élevé parce que leur valeur est plus grande; parce que le trafic passe par ces chemins et que ceux-ci ont des dividendes à donner.

Mais allons un peu plus loin. Je regrette que, en quittant les paysages ensoleillés de la Floride pour venir dans la capitale du Canada, je me sois trouvé trop

Canal de la Baie Georgienne.

pressé pour prendre le temps d'aller chez moi où je possède une grande masse de documents que je pourrais maintenant vous citer ; mais si quelqu'un d'entre vous doute de l'exactitude des chiffres que je donne présentement, je pourrai lui transmettre plus tard ces documents officiels que je possède.

J'ai dans une liasse une lettre du président Ingalls, du chemin de fer "Chesapeake and Ohio." Ce monsieur craignait, d'abord, lorsque le gouvernement des Etats-Unis entreprit les améliorations de la rivière Great Kanawha, que ces améliorations nuisissent au trafic de cette voie ferrée. Mais que s'en suivit-il ? Le trafic par la voie de la rivière s'accrut naturellement. Les barriages furent enlevés. Des écluses et jetées furent construites et la rivière fut mise en état de recevoir des bateaux d'un tonnage raisonnable, lorsque, auparavant, pendant une moitié de l'année, cette rivière était à sec, ou gelée pendant l'autre moitié.

Le trafic de cette rivière s'est donc accru énormément.

Le président Ingalls m'a écrit que le trafic fait par son chemin—non seulement le trafic général, mais aussi le commerce du charbon qui vient par la rivière Great Kanawha, s'est grandement développé, et nous n'avons dans les Etats-Unis personne qui soit un ami plus ardent des routes navigables améliorées que ne l'est le président Ingalls, du chemin de fer "Chesapeake and Ohio."

J'ai en ma possession une lettre de M. Chauncy M. Depew, président du "New-York Central". Ce dernier me dit dans cette lettre que le résultat des études qu'il a faites sur ce sujet, pendant des années, lui démontre que tout ce qui pourrait nuire au canal Erié et à son efficacité, serait également nuisible à son chemin, et il est en faveur de toute amélioration de ce canal, destinée à en accroître l'efficacité, vu que, à son avis, cette amélioration augmenterait en même temps le trafic de son chemin de fer.

J'en donnerai, dans un instant, les raisons au comité ; mais permettez-moi de vous signaler d'autres faits dès maintenant. Il y a quelques années, on a canalisé la rivière Main à partir de Frankfort jusqu'à Mayence. La première année qui suivit l'achèvement de cette amélioration, le trafic par cette rivière s'accrut de soixante-quatre pour cent, et, l'année suivante, il y eut une augmentation additionnelle de trente-six pour cent.

Un chemin de fer longe chaque côté de cette rivière entre les deux points que je viens de nommer. Ces voies ferrées s'étaient trouvées dans des embarras financiers pendant des années. Pendant quelque temps, les deux villes que je viens de nommer n'avaient rien à vendre et elles étaient obligées de tout acheter. Les convois de chemins de fer arrivaient chargés, d'un côté, et retournaient sans chargement par l'autre côté.

Ces chemins sont-ils tombés désespérément en banqueroute ? Pas du tout. Dès la première année qui suivit l'achèvement des améliorations de la rivière que j'ai déjà nommée, l'énorme augmentation du trafic par cette rivière fut accompagnée d'une augmentation de trente-huit pour cent du trafic par les chemins de fer qui la longent, et la seconde année, le trafic par ces chemins s'accrut de cinquante-six pour cent. On n'a plus vu que des convois chargés en allant et en revenant, et ces chemins ont pu payer des dividendes pour la première fois depuis nombre d'années.

Si vous me permettiez de continuer mon exposé, je pourrais vous entretenir longtemps avec des chiffres statistiques de cette nature ; mais je ne veux pas abuser de la patience du comité.

Toutefois, je citerai quelques autres faits.

Prenez, par exemple, la France. Ce pays a commencé à construire des canaux une certaine d'années avant Jésus-Christ, et n'a jamais depuis discontinué d'en construire.

Il a subi des guerres et des révolutions ; mais ces faits n'ont eu d'autre résultat que de ralentir temporairement le développement des canaux. Au milieu même des guerres et soulèvement terribles de ce pays, il n'a cessé jusqu'aujourd'hui de construire des canaux. La France possède aujourd'hui huit mille milles de canaux et de rivières améliorées.

Et, comme je l'ai dit, quelquefois, aux Etats-Unis, si vous preniez le Texas et le changez en une mer circulaire, et si vous convertissiez d'un autre côté la France

en une île ronde, celle-ci pourrait être entourée par cette mer qui formerait comme un cercle d'une centaine de milles de largeur. Or, ce pays si petit, la France, depuis 1814—sans remonter plus loin—a dépensé pour ses améliorations de voies navigables sept cent cinquante millions de piastres; il a dépensé, en outre, sept cent millions de piastres sur ses chemins de fer et six cent cinquante millions de piastres, environ, sur ses routes carrossables.

Pendant un certain temps, je considérais comme un mystère la manière dont la France avait pu payer son indemnité après sa guerre avec l'Allemagne; mais je suis aujourd'hui convaincu que la principale raison se trouve dans son système de voies de communication, dans ses chemins de fer, ses routes carrossables et ses voies navigables—triples moyens de transport que la France possède et qui ne sont égalés dans aucun autre pays du monde.

Le coût du transport est une taxe. Si vous élevez ce coût à un taux au-dessus de ce qu'il doit être, vous créez une taxe inutile. Si par un moyen magique nous pouvions faire venir le grain de vos prairies de l'ouest jusqu'à la porte de vos consommateurs, le cultivateur recevrait un meilleur prix pour son grain, tandis que le consommateur paierait, de son côté, un prix moins élevé que celui qu'il paie aujourd'hui.

Quoi qu'il en soit, je désire attirer spécialement votre attention sur cet exemple qu'offre la France. On a, là, un système de garanties du gouvernement au moyen desquelles les profits des chemins de fer ne baissent jamais au-dessous d'un certain montant, et dans les districts où le trafic des canaux est le plus grand, l'on constate que le trafic des voies ferrées est également le plus considérable.

Exemple: le grand chemin de fer du Nord de la France traverse un district dans lequel se trouve cinquante-trois pour cent du batelage total de ce pays, et cette voie ferrée est la seule en France—je parle d'une période qui remonte à quelques années—qui n'ait pas été obligée de se prévaloir de la garantie du gouvernement.

Et je vous citerai un autre exemple remarquable.

Pendant le temps que durèrent les travaux d'améliorations sur la rivière de l'Elbe, en Bohême—durée qui fut de quinze ans—le trafic par bateau à vapeur et le trafic des rivières se quintuplèrent. Il était cinq fois plus grand à l'expiration des quinze années, c'est-à-dire, lorsque les travaux d'améliorations furent terminés, qu'aux commencement de cette période. D'un autre côté, le trafic des chemins de fer longeant cette rivière, s'accrut, dans le même temps, plus considérablement encore, et le dividende de la ligne principale s'éleva jusqu'à seize pour cent par année.

Je citerai un autre exemple, et ce seront les derniers chiffres que je vous infligerai.

L'Allemagne, en 1888, a construit 1,000 milles de canaux additionnels, et elle a amélioré, en outre, environ 500 milles de rivière, bien qu'elle eût alors déjà 1,300 milles de canaux et 5,000 milles de rivières navigables améliorées.

Or, remarquez qu'à cette date, en Allemagne, sur un total de 16,281 milles de chemin de fer, 14,665 milles appartenaient au gouvernement et étaient exploités par ce dernier.

Croit-on que le gouvernement allemand eût été assez fou de dépenser des millions de marks pour l'amélioration de ses voies navigables si cette amélioration dût avoir pour résultat de diminuer le revenu de ses chemins de fer?

Pas du tout. Le gouvernement allemand a été simplement mû par son expérience de nombreuses années.

Cette expérience lui a démontré que l'amélioration des voies de communication par eau est le plus sûr moyen non seulement de faire prospérer un pays, mais aussi d'augmenter le dividende des chemins de fer qui longent parallèlement les voies navigables.

Je me suis peut-être étendu assez longuement sur ce point, à moins que votre comité ait des questions à me poser.

Je dirai maintenant en quelques mots pourquoi le fait que je viens d'exposer se produit, et quelle en est la raison fondamentale.

Voici cette raison:

Une analyse du trafic des canaux du Sault établit que la plus grande partie des matières transportées par les voies navigables sont des matières brutes. C'est le

Canal de la Baie Georgienne.

minerai de fer ; c'est le grain, c'est le bois de construction ; c'est la pierre—matières d'une grande pesanteur et qui demande beaucoup d'espace comparativement à leur valeur.

Le chemin de fer "Great Western," d'Angleterre, a fait une enquête sur ce sujet, il y a quelque temps. Les administrateurs de ce chemin ont l'habitude de faire exactement ce qu'ont fait certains hommes de chemins de fer des Etats-Unis. C'est-à-dire qu'ils font tous leurs efforts pour ruiner entièrement les canaux. Ces hommes de chemins de fer s'étonnaient de voir que, avec le montant d'affaires qu'ils faisaient, ils ne pussent obtenir des dividendes plus élevés ; mais, après enquête, ils ont constaté que leur gérant, agissant sous une fausse impression, employait cinquante-huit pour cent de l'équipement dans un trafic qui ne produisait que quatorze pour cent du revenu.

C'était donc tuer la poule aux œufs d'or.

Si vous prenez la rivière Main, à partir de Francfort jusqu'à Mayence, vous verrez que l'ouverture de la navigation de cette rivière amena l'exploitation des mines de houille, produisit un trafic différent tout en augmentant le trafic de la voie ferrée.

Lorsque les chemins de fer élevés de la ville de New-York demandaient une charte, les chemins à niveau du sol, les lignes de tramways, craignirent que si les voies aériennes étaient établies, les anciennes lignes seraient obligées de faire banqueroute. En a-t-il été ainsi ? Pas du tout. Les chemins de fer élevés reçoivent le trafic de long parcours, ce qui laisse aux lignes de voitures traînées par les chevaux le trafic des courtes distances, et le surcroît de trafic provenant du développement qui résulte de l'usage des convois élevés. En sorte que, aujourd'hui, les chemins aériens paient de gros dividendes ; ils transportent un nombre énorme de passagers ; ils ont créé un trafic dont les chemins à niveau du sol seraient incapables, seuls, de répondre aux besoins. D'un autre côté, ces derniers chemins paient, eux aussi, de plus gros dividendes qu'ils n'en avaient jamais payé auparavant, et ils se transforment à grands frais en lignes électriques afin d'être plus rapides et de pouvoir faire face au surcroît d'affaires qu'ils ont.

En d'autres termes, si vous améliorez une voie de communication par eau, vous mettez en état de transporter le plus économiquement possible la matière première.

Si vous prenez les produits fabriqués, depuis les articles en soie et la joaillerie jusqu'aux marchandises d'une marque inférieure, il est clair que peu de personnes, comparativement, pourraient disposer pour un million de piastres de ces marchandises. Mais, messieurs, lorsque vous avez des millions de tonnes de matières brutes, la disposition de ces matières requiert une métropole, et les industries qu'elles mettent en mouvement créent cette même métropole.

Je n'ai fait, je l'admets, qu'effleurer le sujet qui vous occupe en mettant sous vos yeux les faits principaux qui s'y rapportent, parce que je ne veux pas absorber une trop grande partie de votre temps, laissant aux membres de ce comité la liberté de me poser les questions qu'ils jugeront opportunes.

Laissez-moi maintenant, un instant seulement, parler du canal que vous projetez.

Mon attention a été attirée la première fois sur ce sujet par M. A. M. Wellington, maintenant décédé, et qui était alors l'un des rédacteurs de l'*Engineering News*, de New-York, et universellement reconnu parmi nous comme l'un des plus grands ingénieurs de son temps.

J'ai toujours, comme le savent ceux de votre comité qui peuvent avoir entendu parler de ma présence aux conventions tenues pour discuter les questions relatives aux communications par eau, j'ai toujours été, dis-je, depuis un grand nombre d'années, un avocat enthousiaste d'un canal navigable à partir des lacs jusqu'à la mer ; et, naturellement, j'en ai demandé la construction sur notre territoire.

J'ai une trop haute idée des sujets britanniques pour croire qu'ils s'attendent à trouver en moi autre chose qu'un loyal américain, disposé à favoriser loyalement les intérêts de mon pays, de même que vous l'êtes envers les intérêts de votre propre contrée.

Or, je répondis à M. Wellington: "Oui, nous devrions avoir un canal, et ce canal devrait avoir pour point de départ les chutes de Niagara; puis descendre jusqu'à l'Hudson et ainsi de suite."

Et M. Wellington tira de son pupitre une carte sur laquelle il me montra la merveilleuse ligne qui existe à partir de l'Hudson jusqu'au Saint-Laurent, puis qui s'étend jusqu'à Ottawa, et de là jusqu'au haut de cette rivière, le lac Nipissing et la baie Georgienne.

M. Wellington attira mon attention sur cette ligne—et j'ignore, messieurs, si elle ne vous a jamais frappé de cette manière—sur cette ligne, dis-je, qui est la plus merveilleuse route intérieure, presque en ligne droite, qu'il y ait dans le monde.

Cette ligne part de la tête du lac Supérieur et s'étend jusqu'au fleuve Saint-Laurent, à Montréal.

Et M. Wellington me dit encore: "Nous pouvons obtenir trente pieds d'eau sur cette route de l'Ottawa; c'est-à-dire, assez d'eau pour le besoin des plus gros vaisseaux océaniques, et cela pour la moitié de ce que coûterait tout autre moyen de conduire ces vaisseaux jusqu'aux grands lacs."

C'est ce qui attira d'abord mon attention sur cette route intérieure par eau et presque droite.

Parmi ses avantages naturels, notons qu'une partie de cette route traverse des rochers dont la massivité est telle que, après avoir miné l'emplacement de l'écluse, il ne resterait plus qu'à mettre un peu de ciment pour en couvrir les rugosités et aspérités, et avoir un sas fort et étanche pouvant durer jusqu'à la fin des siècles.

Cette route possède, en outre, de longs biefs, déjà profonds, où, naturellement, l'eau est calme, et puis des rapides et des chutes concentrés de façon qu'il serait facile d'y placer des écluses pouvant atteindre le niveau suivant.

Quant à l'approvisionnement d'eau, nous savons qu'il serait tiré des lacs et des forêts, qu'il serait très peu variable, du commencement à la fin de l'année, et que les vaisseaux, par conséquent, sauraient quel chargement ils pourraient recevoir sans s'exposer à toucher le fond.

Quant à la nature de la région traversée par ce canal, ce serait superflu de ma part de vous en parler, ou de vous mentionner ses ressources, de ses minéraux, de son bois de construction, etc.

Je dirai maintenant un mot sur un autre sujet.

Certaines personnes croient que l'utilité des canaux a cessé; mais elles se trompent. Pendant longtemps, le public a cru que l'utilité de la force hydraulique n'existait réellement plus, et que la vapeur l'avait supplantée; mais les développements créés par Edison et encore plus par ce magicien moderne du nom de Nicola Tesla, ont inauguré une nouvelle ère pour la force hydraulique.

Comme j'ai voyagé par le chemin de fer qui traverse la vallée de l'Ottawa, et observé par la fenêtre de mon wagon les forces hydrauliques disséminées le long de cette rivière—sans parler de la magnifique chute d'eau que vous avez ici—je me suis représenté la force hydraulique que vous pouvez développer par la construction du canal que vous projetez, canal qui ne serait pas seulement une route navigable; mais aussi une splendide source de forces d'eau sur chaque section de quelques milles d'étendue.

Par la distribution de l'électricité—qui peut être produite en grandes ou petites unités, et utilisée à côté des forces hydrauliques—ou à 100 milles de distance—vous pouvez faire de cette belle vallée de l'Ottawa l'un des grands districts manufacturiers du monde.

Il n'est aucunement impossible que le chemin de fer Canadien du Pacifique—je parle de ce chemin parce que, sur un long parcours, il longe la rivière Ottawa—fasse un jour circuler ses convois de Montréal à Winnipeg au moyen des forces hydrauliques.

Vous savez que les convois du chemin de fer "New-York and Hartford" sont mus par l'électricité, et que l'on se sert de la force électrique pour conduire les convois du chemin de fer "Baltimore and Ohio" dans les tunnels, à Baltimore.

Le règne de l'électricité pour les fins de chemins de fer est donc en voie de s'établir. Or, comme vous avez une force hydraulique illimitée, force aussi sûrement.

Canal de la Baie Georgienne.

renouvelée que l'est la promesse de Dieu pour le renouvellement des étés et des hivers et la succession de la pluie aux jours ensoleillés; comme vous possédez des forces hydrauliques et que vous avez aussi les hommes de génie dont vous avez besoin pour la confection des dynamos destinés à convertir en électricité ces mêmes forces, nous pourrions donc, à l'avenir, voyager sur vos chemins de fer sans être aveuglés par la cendre de charbon, puisque le charbon ne servirait plus à la force motrice de ces chemins.

Je vous ai déjà donné des chiffres pour démontrer l'économie du transport par eau. Il me vient présentement à la pensée que ce mode de transport accroîtra non seulement l'économie dans les industries qui existent déjà, mais aussi dans les industries qui naîtront à l'avenir.

Voyez cet état officiel que voici et qui donne le tonnage des canaux, au Sault, et cet état—grâce à la courtoisie des fonctionnaires en charge des canaux canadiens, comprend aussi le trafic de ces derniers, ce qui donne le trafic total dans le lac Supérieur.

Combien ce trafic s'est développé !

Remontez jusqu'à 1855, époque à laquelle le canal américain fut ouvert, et vous constaterez que le tonnage enregistré des vaisseaux qui y passèrent, s'éleva en totalité à 106,296 tonneaux.

Pendant l'année 1897, le trafic des canaux, à la décharge du lac Supérieur, a été, messieurs, énorme, et les Canadiens et Américains également ont raison d'être fiers de ce qu'il se fait un si grand commerce dans le cœur même de leur continent.

Les deux gouvernements ont construit trois écluses pour les vaisseaux et chacune des trois est plus grande que toute autre qui existe dans le monde, excepté, toutefois, les deux construites à côté de ces écluses.

Il est passé, l'année dernière, par ces trois magnifiques écluses 18,982,755 tonnes de fret.

En 1852, lorsque le Congrès de Washington discutait la question d'accorder une subvention en terre à l'Etat du Michigan pour lui permettre de construire ces premières petites écluses qui se trouvent au Sault, Henry Clay se leva dans le Congrès et dit :

“Le projet est aussi téméraire que le serait la proposition de construire un chemin de fer dans la lune.”

En 1853, après que la subvention en terres eut été votée à l'Etat du Michigan, et lorsque la législature de cet Etat délibérait sur la dimension à donner aux écluses à construire, M. E. B. Ward, de Détroit, qui est reconnu, même aujourd'hui, comme l'un des hommes d'affaires les plus clairvoyants qui aient été engagés dans le commerce des lacs, écrivit à un ami qu'il avait dans la législature :—

“En demandant des écluses d'une dimension aussi énorme, écluses dont le besoin ne pouvait se faire sentir avant un siècle, si jamais ce besoin se fait sentir, vous compromettez le succès de tout le projet.”

Les petites écluses furent achevées et le canal a été ouvert en 1855. Ces écluses résolurent-elles le problème? Non, comme vous le savez, en 1881, notre gouvernement leur ajouta une autre écluse de 513 pieds de long sur 85 pieds et 17 pouces de profondeur sur le seuil.

Aujourd'hui, les ingénieurs disent—et je me suis entretenu souvent, depuis, avec le général Poe, l'un d'eux :

“Nous avons, disent-ils, résolu de relier pour toujours entre eux le lac Supérieur et les autres lacs.”

L'année pendant laquelle cette écluse fut ouverte n'était pas encore terminée que le trafic excédait déjà la capacité de cette écluse.

Or, qu'est-il arrivé? Les petites ont été remplacées par une de 800 pieds de long et de 21 pieds de profondeur sur le busc, et vous avez aussi, en Canada, construit une plus grande écluse, ce qui a fait dire au général Poe, pendant qu'il était assis sur le rivage, et qu'il regardait les grands vaisseaux qui y entraient :

“Je suis maintenant un vieillard”—en portant la main vers ses cheveux gris—“mais si vous vivez, vous verrez démolir cette magnifique écluse de 1881, qui, jusqu'à ce que l'écluse canadienne fut achevée, il y a quelque mois, était la plus belle du

monde, vous la verrez, dis-je, démolir par la dynamite comme l'a été la petite écluse de 1855, et remplacée par une autre qui n'aura pas moins de vingt-six pieds, peut-être trente pieds sur son buse.

"J'ai surveillé ce trafic pendant trente ans, et personne n'a pu suivre exactement son développement, vu que les plus enthousiastes prévisions d'une année semblaient pâles à côté de la réalité de l'année suivante."

Voici un faible aperçu de la magnifique région située au delà de ces canaux.

Je connais quelque chose de mon propre pays, savoir, le Minnesota, qui est mon propre Etat; puis l'Iowa, le Dakota, et ces autres états qui s'étendent jusqu'au Pacifique. J'ai aussi eu le plaisir de visiter votre Nord-Ouest canadien et j'ai eu l'avantage de renseigner James J. Blaine sur la nature de cette région.

Nous croyions, aux Etats-Unis, que cet homme d'Etat était assez bien renseigné sur la plupart des sujets; mais il s'était laissé sans doute endoctriner par cet article que je n'ai pu lire sans rire, article que C. Wood Davies publia dans une revue, et dans lequel ce dernier disait que les Etats-Unis seraient avant longtemps plutôt un pays importateur de blé, qu'un pays exportateur de cette céréale; mais voici la remarque particulière qui me fit rire:

M. Davis dit: "Toute la région située au nord de la frontière internationale—qui est propre à la culture du blé—est si petite qu'elle ne mérite pas d'être prise en considération." (Rires).

Pendant que je voyageais dans cette région, grâce à la courtoisie de quelques-uns de vos officiers, cette admirable organisation—la police à cheval—que vous possédez, me prit sous sa protection, et je pus ainsi m'éloigner du chemin de fer pour monter et descendre, ou me diriger dans une direction ou dans l'autre. J'eus aussi l'honneur de me trouver, pendant quelques jours, sur le même convoi où étaient leurs Excellences le Gouverneur général et Lady Aberdeen qui visitaient, eux aussi, le Nord-Ouest, et j'ai vu, là, sur la Saskatchewan-Nord, où la plupart des Américains croient que le sol est constamment couvert d'une couche de glace de 10 pieds d'épaisseur (rires)—j'ai vu, dis-je, un melon d'eau récolté à cet endroit reculé, qui pesait soixante-quatorze livres. C'était dans le mois d'octobre.

J'avais lu quelque chose au sujet de cette région.

Au nombre de mes amis est le consul Taylor—que les habitants de Winnipeg connaissent et aiment—et qui au milieu de tous les changements survenus dans nos administrations, depuis vingt et un ans, a représenté dans cette ville les Etats-Unis.

Ce consul est, si c'est possible, plus aimé des Canadiens que des Américains) (applaudissements).

J'avais lu ses rapports et il m'avait donné une idée des ressources et de la puissance productrice de cette région. Je visitai ce qui était considéré comme l'un des endroits les moins développés, et, cependant, j'y trouvai des lumières incandescentes qui servaient à l'hôtel où je me suis arrêté. Dans cet hôtel on m'a servi, au dîner, des plats que j'étais obligé, en y touchant, de laisser tomber sur la table, parce qu'ils étaient trop chauds—chose que vous ne sauriez voir, dans cette région éloignée, sur notre côté de la frontière.

C'était alors le seizième jour d'octobre. Cependant, on servait à la table deux plats de tomates mures qui avaient été récoltées dans la localité.

Mes renseignements sur le Manitoba, l'Assiniboïa, l'Alberta et la Colombie Anglaise s'appuient sur mes propres observations et sur mes lectures. J'ai causé avec des hommes représentant votre propre gouvernement et qui sont allés sur les lieux que j'ai visités moi-même, et, après avoir lu les rapports qu'ils ont faits, je suis en état de vous dire: messieurs, je vois poindre le jour dans le nouveau siècle qui va bientôt s'ouvrir, où le Nord-Ouest canadien pourra contrôler le marché du blé et de la farine dans le monde. (Applaudissements).

Lorsque j'ai siégé en convention, en compagnie de mes bons amis—et je me flatte de pouvoir dire que j'en ai plusieurs sur le sol canadien—et lorsque j'ai prétendu que mon propre gouvernement devrait construire un canal navigable à travers notre propre pays, à partir des lacs jusqu'à la mer, j'ai ajouté que j'étais tout aussi disposé—que j'ai l'honneur de l'être aujourd'hui—à me présenter devant votre gouvernement pour lui demander de construire un autre canal navigable à travers son territoire.

Canal de la Baie Georgienne.

D'un autre côté, si vous voyagez par la route d'Ottawa et si nous, aux États-Unis, voyageons par la route d'Oswego, devons-nous dire que c'est suffisant? Non, et prenez aussi le Saint-Laurent. En effet, messieurs,—et je vous le répète des plus honnêtement—l'homme qui ne comprend pas que ces trois routes sont nécessaires, que nous avons besoin de toute l'eau qui y coule pour transporter les riches produits du Nord-Ouest canadien et Nord-Ouest américain, est celui qui ne s'est pas encore rendu compte des grandes ressources de ce continent.

J'ai cru quelquefois que le *grand index* (cet énorme doigt) qui se voit à l'extrémité ouest du lac Supérieur, a été placé là par le Tout-puissant pour indiquer qu'il sera finalement le centre de l'empire du monde. Je le dis sans vouloir faire aucune allusion politique: "Ce que Dieu a uni ensemble, l'homme ne peut le désunir, et nous, anglo-saxons, bien que nous vivions sous différents drapeaux, nous professons, par-dessus tout, la religion du Christ, et, d'après moi, Dieu a choisi dans cette grande Amérique du Nord le point où la race anglo-saxonne établira le siège de son empire, d'où elle dominera la terre entière, non par une conquête universelle, mais en imposant une paix universelle.

Ainsi, j'ai voyagé sur votre territoire; j'ai remonté et descendu votre Ottawa; j'ai parcouru les lacs—les vôtres comme les nôtres—dans toute leur longueur et leur largeur; j'ai étudié la question du transport suffisamment pour pouvoir vous dire, en votre qualité de représentants de ce grand pays—le Canada—et aussi en votre qualité de législateurs pour son avancement, que rien ne saurait le faire progresser autant que le développement de ses moyens de transport.

Vous avez fait beaucoup jusqu'à présent. Vous avez fait beaucoup plus en proportion de votre population et de vos ressources que notre pays n'a fait lui-même; mais ne vous laissez pas de bien faire, ouvrez vos canaux du Saint-Laurent. Nous, aux États-Unis, sommes dans l'attente et prions pour voir le jour où les vaisseaux pourront circuler de Montréal à Duluth sans les alléger d'une partie de leur cargaison. Ce progrès aura de la valeur pour nous et il représentera aussi un développement d'affaires chez vous. Ouvrez d'autres routes de communication par eau.

Il ne m'appartient pas de déterminer la profondeur que devrait avoir votre canal d'Ottawa; mais je vous dis que chaque pied de moins, dans sa construction primitive, que vingt-six pieds de profondeur, représentera une augmentation d'autant du coût futur de cette entreprise. Construisez le maintenant—en lui donnant une aussi grande profondeur que possible, et réservez au trafic futur le soin de pourvoir à son élargissement.

Espérons voir le jour où il sera possible à un navire océanique de voyager aussi librement entre le bord de la mer et les lacs supérieurs qu'il le fait présentement entre Liverpool et New-York.

Ainsi, pour amener la prospérité au sein de votre peuple, créez cette nouvelle route navigable et améliorez toutes vos autres voies de communication par eau aussi rapidement que vos ressources vous le permettront.

L'honorable M. BERNIER.—Avez-vous jamais examiné s'il était possible d'établir une voie navigable de Winnipeg au lac Supérieur?

M. THOMPSON.—Je crois la chose très possible, et si l'honorable monsieur veut bien attendre un instant, ce sujet reviendra à propos sur le tapis.

Le rapport que votre honorable président a devant lui fait voir que sur le trafic total obtenu, l'année dernière, du lac Supérieur, 19,000,000 de tonnes, en chiffres ronds, plus de 10,000,000 de tonnes se composaient de minerai de fer, et, si nous comptons le minerai expédié par voie ferrée aux ports du lac Michigan, c'est douze millions et demi de tonnes de minerai de fer qui ont été expédiées, l'an dernier, de la région du lac Supérieur.

Connaissant que le coût du transport est proportionné à la valeur du produit, je suis aussi certain que je le suis d'être présentement vivant—que si au lieu d'avoir les grands lacs pour transporter ce minerai, il n'y avait eu que des champs labourés, ou de petites rivières propres seulement au drainage et à l'arrosage, pas une seule tonne de ce minerai n'eût été déplacée.

On a placé au delà de \$260,000,000 dans l'exploitation des mines et pour le transport du minerai seulement dans le district du lac Supérieur. Or, pas un seul

dollar de cette somme n'eût été ainsi placé s'il n'y avait pas eu de lacs. Ces lacs permettent de développer un genre de trafic que les chemins de fer ne peuvent entreprendre ; mais ceux-ci accaparent un autre genre de trafic et celui des passagers.

Je me suis quelquefois étonné de voir que les hommes de chemins de fer du Canada aient profité de la leçon que le gouvernement de Hongrie a donnée en adoptant le mode des zones pour le transport des passagers.

Ce gouvernement, après avoir pris possession des chemins de fer, a désigné certaines zones de territoires dans lesquelles un certain tarif, pour les passagers, a été fixé. Les taux furent réduits en moyenne à 82 pour 100 de moins que ceux imposés par les particuliers qui avaient été auparavant propriétaires de ces chemins.

Quelle fut le résultat de cette réduction de 82 pour 100 ?

Dans l'espace de sept mois, le trafic s'accrut de cent soixante-neuf pour cent ; l'augmentation des recettes fut de 18 pour 100, et comme les frais d'exploitation ne s'étaient pas accrus, ces profits furent distribués en dividendes.

Avec tout le respect que je dois aux honorables hommes de chemins de fer du continent américain, je ne crois pas qu'ils connaissent encore l'énorme augmentation du trafic et, par suite, l'accroissement du revenu net qu'ils obtiennent au moyen de la diminution du coût de transport. Si vous pouviez attirer leur attention sur ce sujet en réduisant le coût du transport des matières brutes, telles que le minerai de fer, le bois de construction, etc., ils constateraient que, même sans abaisser leurs taux, leur trafic se trouverait accru. Vous leur rendriez donc service, et ce serait aussi un service rendu au pays. C'est un fait bien connu que la surabondance du trafic permet aux compagnies de chemins de fer de réduire leurs taux ou tarifs. Or, là où vous avez des millions d'habitants à desservir par chemin de fer, comme, par exemple, la chose existe entre New-York et Philadelphie, vous pouvez fixer votre tarif des passagers à tant par mille et réaliser un profit là où vous ne pourriez équilibrer les dépenses dans une région où la population est clairsemée comme, par exemple, la Saskatchewan.

Vous ne pouvez, à proprement parler, faire en sorte que le Manitoba et l'Assiniboia soient géographiquement plus près de la mer qu'ils ne le sont ; mais lorsque vous aurez ouvert un canal de navigation aux vaisseaux océaniques jusqu'au lac Supérieur, vous aurez virtuellement placé ces deux grandes régions à un millier de milles plus près des marchés du monde.

Ce n'est pas le péage, mais le coût du transport qui régit, au point de vue du commerce, le tarif des distances.

Pour la prospérité de votre pays, pour le développement de vos ressources, pour créer des conditions qui attireraient des millions d'habitants sur vos fertiles terres du Nord-Ouest ; dans l'intérêt même de vos chemins de fer, améliorez vos voies de communication par eau.

J'arrive maintenant à la question que l'honorable monsieur (M. Bernier) m'a posée. Je l'ai examinée et je crois fermement que le temps viendra où le lac Supérieur et la rivière Mississippi seront reliés—sur un parcours de 500 milles de navigation—avec votre grand lac Winnipeg qui n'est inférieur qu'aux autres grands lacs que nous avons déjà nommés—puis avec votre Saskatchewan, le lac des Bois et tous ces étonnants cours d'eau du Nord-Ouest—que j'ai eu le plaisir de parcourir presque entièrement en canot et en bateaux à vapeur.

Et ma confiance s'est grandement accrue par ce dernier fait que je vais mentionner—à moins, toutefois, que je sois appelé à répondre à toute autre question que chacun de vous, messieurs, jugera à propos de me poser.

On a dernièrement signalé une invention destinée à favoriser autant la navigation intérieure que la locomotive a favorisé le transport par voie ferrée.

L'écluse de canal fût inventée vers l'époque de la découverte de l'Amérique par Christophe Colomb, et cette invention a subi depuis quelques améliorations.

En Angleterre et à Fontinettes, en France, ainsi que dans une couple d'autres endroits, on construit ce qui est appelé l'écluse hydraulique équilibrée.

L'écluse construite à Fontinettes est située près de la ligne qui sépare la Belgique de la France. Où il y avait auparavant cinq écluses et où il fallait trois quarts d'heure et plus pour opérer le passage en montant et en descendant, on se sert main-

Canal de la Baie Georgienne

tenant d'une écluse hydraulique équilibrée, et les diverses opérations—l'entrée; le changement de niveau et la sortie se font en quinze minutes.

Le changement de niveau peut même se faire en sept minutes. C'est une grande amélioration qui réduit considérablement le coût des opérations.

Mais l'invention à laquelle je veux arriver est l'écluse pneumatique.

L'honorable M. DE BOUCHERVILLE.—N'essaie-t-on pas une écluse semblable sur le canal Erié?

M. THOMPSON.—Non, et c'est l'écluse pneumatique que je veux maintenant décrire.

Chacun de nous a pu voir les gazomètres des compagnies de gaz.

Prenons, par exemple, deux immenses gazomètres et construisons au dessus de chacun un coffre pour contenir de l'eau. Naturellement, dans le cas de l'écluse dont il s'agit présentement, ces gazomètres (ou écluses) sont construits à angles droits, ou rectangulaires. Puis, nos coffres (autres écluses) sont pourvus d'une porte à chacune de leurs extrémités pour l'entrée et la sortie des navires ou vaisseaux, et sous l'écluse supérieure est placé un tube qui la relie à l'écluse inférieure.

Telle est toute cette invention. Ce qu'il y a d'étonnant en elle, c'est que personne n'y avait encore songé.

Pourtant, le cuison pneumatique était en usage depuis des années dans la construction des ponts. Or, dans cette invention, une écluse, naturellement, monte tandis que l'autre baisse. Puis, vous introduisez votre navire dans l'écluse supérieure ou dans l'écluse inférieure, selon le cas, ou un navire par chaque extrémité si vous le jugez à propos; vous faites passer quelques pouces d'eau dans l'écluse supérieure afin de rompre l'équilibre; vous ouvrez ensuite le vantail; la quantité d'eau en plus qu'il y a dans l'une des écluses la fait descendre doucement, tandis que l'autre monte avec un égal degré de vitesse.

Telle est toute l'opération.

M. Dutton, l'inventeur, me dit qu'il est certain de pouvoir opérer par ce moyen un changement de niveau de cent cinquante pieds dans l'espace de quinze minutes.

La chose, en effet, peut se faire, et il s'en suit que le coût des deux écluses pneumatiques dont je viens de parler est bien moindre que celui d'une longue suite de magnifiques écluses construites d'après l'ancien principe.

La principale chose à considérer est l'économie du temps, parce que le temps c'est de l'argent en matière de transport comme en toute autre chose. Au lieu de près de vingt-six heures, comme il le faut aujourd'hui, pour faire passer un vaisseau par le canal Welland, M. Dutton est d'avis que nous pourrions construire un canal où un vaisseau pourrait passer en deux heures et pour le tiers des frais ordinaires, avec autant de sûreté, depuis le lac Erié jusqu'au lac Ontario, et autour de la magnifique cataracte qui existe à cet endroit.

L'élévation du niveau entre le lac Supérieur et le lac des Bois qu'il faudrait racheter est d'environ huit cents pieds. Le rachat de ces huit cents pieds serait très dispendieux en construisant des écluses d'après l'ancienne méthode. Mais d'après le nouveau mode—qui tend à grouper les écluses dans un seul endroit au lieu de les distribuer sur un long parcours pour la conservation de l'approvisionnement d'eau—il y a économie de frais et plus de rapidité dans les opérations des écluses—celles-ci étant groupées dans un espace de quelques milles.

Comme vient de le dire l'honorable monsieur, cette invention est maintenant essayée dans le canal Erié, à Lockport, à quelques milles de Tonawanda.

Si cette expérience réussit, comme je n'en ai aucun doute, la nouvelle invention sera appliquée sur tout le parcours du canal Erié, et l'on obtiendra ainsi, à aussi peu de frais que possible, le plus grand degré d'efficacité que puisse atteindre ce canal.

On pourrait, en outre, au moyen de cette invention, relier avec l'océan les eaux du Nord-Ouest et des lacs canadiens.

Mais voici deux autres points sur lesquels je m'arrêterai un instant.

Un détail des plus importants en matière de canaux navigables est l'approvisionnement d'eau sur le niveau supérieur.

D'abord, pour ce qui regarde vos magnifiques écluses du Sault, vous ne pouvez y introduire un simple bateau de pêcheur sans vider toute l'écluse. Naturellement, vous avez là, pour prise d'eau, tout le lac Supérieur. Mais si vous conduisiez un

vaisseau dans un canal situé dans un endroit où l'eau est rare, vous savez que l'écluseur n'aime pas, dans ce cas, à vider une grande écluse pour faire passer un petit bateau. Or, au moyen de la nouvelle invention, la seule quantité d'eau perdue se compose des quelques pouces d'eau qu'on laisse pénétrer dans l'écluse pneumatique pour vaincre la friction, ou rompre l'équilibre.

Sur tous les canaux le trafic reçu des régions les moins habitées et à destination de celles qui sont les plus peuplées, se compose de matières brutes. En sorte que le tonnage qui nous vient des régions les moins peuplées est plus encombrant ou plus lourd, bien que celui qui est expédié des autres régions soit d'une plus grande valeur. Mais, au point de vue du poids, le trafic qui descend est trois fois plus considérable que celui qui monte. Ce fait est prouvé à l'évidence par la statistique du trafic provenant des lacs supérieurs.

Or, quel excellent résultat pourrions-nous attendre de l'emploi du nouveau genre d'écluses, lorsque, contre chaque tonne de fret envoyée dans l'ouest, trois tonnes en descendraient.

Si maintenant un navire entre dans la chambre d'écluse pneumatique supérieure qui doit descendre, et s'il n'y en a pas dans l'écluse inférieure qui lui est reliée et qui doit monter; si par exemple, le navire déplace 5,000 tonnes d'eau, il s'en suit dans ce cas—indépendamment des quelques pouces d'eau introduits dans l'écluse supérieure pour lui faire rompre l'équilibre—il s'en suit, dis-je, que la chambre d'écluse inférieure reçoit 5,000 tonnes d'eau de plus que l'autre écluse.

En sorte que le fonctionnement ordinaire du nouveau genre d'écluse consiste à déverser l'eau déplacée d'une écluse dans le bief supérieur, ou l'écluse supérieure qui lui est reliée, et que la crainte de perdre inutilement de l'eau se trouve mal fondée.

Je ne suis pas un simple visionnaire en exprimant l'espoir de vivre assez longtemps pour pouvoir non seulement me rendre de chez moi, de la ville de Duluth à London dans un char palais *via* la région du Klondike; mais aussi dans un steamer palais, par la rivière Ottawa, et que nous pourrions transporter le blé de toute la région de l'ouest par les routes navigables, ainsi que le charbon dont les dépôts, ou couches, ont jusqu'à cent quarante-neuf pieds d'épaisseur dans la Passe-du-Nid-de-Corbeau.

J'ai vu des millions et des millions d'acres de houille dans cette région, depuis le lignite de qualité inférieure, jusqu'au meilleur anthracite, et tout ce combustible pourrait être également transporté par eau.

Vous aurez certainement vos grands chemins de fer et vous qui appartenez à cette grande race anglaise, vous savez dix fois mieux que nous, des États-Unis, comment construire de bonnes voies ferrées. Vous aurez donc votre commerce de transport par voie ferrée; vous aurez vos voies de navigation; vous ne manquerez pas, non plus, de développer autant que possible votre réseau de routes carrossables; puis, vous deviendrez prospères; votre puissance dépassera les plus beaux rêves que vous pouvez présentement faire; des millions d'immigrants iront peupler vos territoires où la prospérité les attend, et vous vivrez en paix avec toutes les nations.

HONORABLE SIR MACKENZIE BOWELL.—On a dit—et il n'est pas nécessaire de mentionner le nom—que nous ne pouvions trouver assez d'eau; mais je crois que M. Thompson a répondu à cette objection d'une manière satisfaisante.

M. THOMPSON.—Avec le nouveau genre d'écluse dont je viens de parler, vous aurez aisément toute l'eau requise.

On m'a demandé si en parcourant le tracé de la route projetée, j'avais pu me rendre compte de son approvisionnement d'eau. Je ne l'ai pas parcouru en ingénieur chargé d'étudier cette question; mais je suis disposé à baser ma propre opinion—jusqu'à ce qu'elle soit réfutée par quelque meilleure autorité—sur celle de M. Wellington. Ce dernier est un de nos ingénieurs les plus distingués. Il a étudié cette route d'Ottawa et il m'a dit:—

“L'approvisionnement d'eau y est abondant, et quant à ses autres conditions, elles sont tout simplement phénoménales.

Enfin, le plus beau tracé qui existe dans le monde pour un canal navigable en eau profonde est la route par la rivière Ottawa.”

M. MACLEOD STEWART.—J'ai reçu à cet effet une lettre de M. Wellington.

Le comité lève sa séance.

Canal de la Baie Georgienne.

LE SÉNAT,

OTTAWA, 3 mai 1898.

Le comité s'est assemblé aujourd'hui.

Président, l'honorable M. Clemow.

Le major général GASCOIGNE est appelé et interrogé comme suit:—

M. STEWART.—Voulez-vous exposer les avantages que l'on pourrait tirer de cette route au point de vue militaire?

Le MAJOR GÉNÉRAL GASCOIGNE.—Je considère—je puis le dire nettement—que, au point de vue stratégique, ce projet est de la plus haute importance. J'ajouterai, toutefois, que ces avantages dépendent beaucoup de la profondeur d'eau que vous proposez de donner à ce canal.

Le PRÉSIDENT.—La profondeur serait de quatorze pieds.

Le MAJOR GÉNÉRAL GASCOIGNE.—Je voulais demander que cette profondeur fût de quatorze pieds.

Si vous faites un canal de quatorze pieds de profondeur, tout ce que je puis dire, c'est qu'il sera de la plus haute importance pour le pays au point de vue stratégique.

Je sais que les autorités impériales sont également de cet avis.

Le PRÉSIDENT.—Avez-vous parcouru cette route?

Le MAJOR GÉNÉRAL GASCOIGNE.—Non.

Le PRÉSIDENT.—Vous connaissez le caractère général de la contrée traversée par ce canal?

Le MAJOR GÉNÉRAL GASCOIGNE.—C'est un projet que nous avons étudié, naturellement, en Angleterre et ici, avec le plus grand soin en nous plaçant au point de vue stratégique. J'ai parcouru, moi-même, une partie de la contrée; mais il est tout à fait suffisant de jeter les yeux sur la carte pour juger de l'énorme valeur de cette route au point de vue militaire.

Le PRÉSIDENT. Quelle profondeur d'eau devrait-il avoir pour qu'il pût servir au transport des armements?

Le MAJOR GÉNÉRAL GASCOIGNE.—Quatorze pieds me satisferaient. Je pourrais faire le transport des armements avec une moindre profondeur; mais je regretterais beaucoup de ne pas avoir pour cet objet une profondeur de quatorze pieds. Un torpilleur, bien entendu, n'exige pas la même profondeur d'eau qu'un vaisseau de guerre ordinaire; mais, dans tous les cas, si vous voulez tirer tout le parti possible de cette entreprise, au point de vue stratégique, une profondeur de quatorze pieds est la plus faible profondeur que je voudrais avoir.

Le PRÉSIDENT.—Quelle est la longueur de vos vaisseaux?

Le MAJOR GÉNÉRAL GASCOIGNE.—Je ne puis vous dire exactement quelle est leur longueur; mais les écluses de votre canal devraient être très longues pour pouvoir recevoir l'un de ces vaisseaux. Je parle simplement de mémoire; mais je crois que vos écluses ne devraient pas avoir moins de 120 pieds de longueur.

Le PRÉSIDENT.—Trois cents pieds est la longueur proposée, et elles auront quarante-cinq pieds de large.

Le MAJOR GÉNÉRAL GASCOIGNE.—Cette dimension est excellente et l'on ne pourrait faire mieux. Je suis convaincu que vous n'aurez jamais à regretter la construction d'un canal de cette nature. Son importance serait immense.

Le PRÉSIDENT.—Vous vous rappelez que le canal Rideau fut construit, il y a un grand nombre d'années, dans un but stratégique, par les autorités impériales.

Le MAJOR GÉNÉRAL GASCOIGNE.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Et si l'on avait besoin alors d'une route militaire de cette nature, le besoin d'une route du même genre se fait-il également sentir, aujourd'hui?

Le MAJOR GÉNÉRAL GASCOIGNE.—Le besoin est bien plus grand aujourd'hui à plusieurs points de vue qu'il ne serait pas prudent, à mon avis, pour des considérations

stratégiques, d'exposer publiquement. Je ne puis parler trop favorablement de l'importance du canal que vous projetez; mais je crois que la prudence m'impose l'obligation de ne pas entrer dans les détails, parce que je ne sais pas comment seraient interprétées au dehors mes déclarations.

Honorable M. POWER.—Vous pouvez être sûr qu'elles recevraient toute la publicité possible.

Honorable SIR MACKENZIE BOWELL.—Et seraient exagérées.

Le MAJOR GÉNÉRAL GASCOIGNE.—Je voudrais m'arrêter spécialement sur l'immense importance qu'a votre projet, d'après la connaissance que j'en ai.

M. STEWART.—Sir John Michel qui commandait ici, en 1866, les forces de Sa Majesté, et l'amiral Hope qui commandait l'escadre, ont parcouru cette route en canots et autrement, et, à leur retour, ils firent rapport, à une assemblée tenue à Montréal, que ce canal n'était pas seulement pour le Canada une nécessité commerciale, mais aussi un besoin militaire. Etes-vous du même avis?

Le MAJOR GÉNÉRAL GASCOIGNE.—Je le suis.

Le PRÉSIDENT.—Connaissez-vous l'opinion des autorités militaires en Angleterre?

Le MAJOR GÉNÉRAL GASCOIGNE.—Je la connais. La réalisation de ce canal serait accueillie, en Angleterre, avec le plus grand plaisir.

Honorable M. POWER.—Je présume que l'on se place, en Angleterre, au point de vue, surtout, de la marine militaire. Depuis l'époque dont M. Stewart a parlé—l'année 1866—deux chemins de fer reliant les eaux de l'Ottawa avec celles du lac Huron ont été construits; or, pour les fins, par exemple, du transport des troupes, ce canal ne saurait être maintenant d'une aussi grande importance qu'il l'eût été avant l'existence de ces deux chemins de fer. Ce canal ne serait maintenant utile qu'aux vaisseaux de commerce.

Le PRÉSIDENT.—Et servirait aussi au transport des munitions de guerre.

Honorable M. POWER.—Celles-ci pourraient être transportées par chemin de fer. Vous ne prétendez pas que ce canal soit absolument nécessaire au transport des troupes vers l'est, ou vers l'ouest?

Le MAJOR GÉNÉRAL GASCOIGNE.—Ne fut-ce que pour ce dernier objet, le canal serait encore la chose la plus désirable.

Honorable M. POWER.—Vu le fait que deux voies ferrées relient déjà Ottawa au lac Huron, croyez-vous que ce canal servirait beaucoup au transport des troupes, s'il s'élevait des difficultés internationales, et s'il deviendrait nécessaire au transport des troupes?

Le MAJOR GÉNÉRAL GASCOIGNE.—Ce n'est pas le transport des troupes que j'avais principalement dans l'esprit, il y a un instant.

Le PRÉSIDENT.—Mais le canal pourrait servir à cet objet?

Le MAJOR GÉNÉRAL GASCOIGNE.—Il servirait incontestablement à cet objet; mais j'avais dans l'esprit d'autres raisons d'un ordre plus élevé.

Le PRÉSIDENT.—Vous ne pourriez pas, je le présume, avoir pour le transport des troupes une route plus éloignée de la frontière que la route de l'Ottawa?

Le MAJOR GÉNÉRAL GASCOIGNE.—Non, certainement, et c'est justement pour cette raison que je considère cette route comme si importante.

M. MARCUS SMITH, I.C., est appelé et interrogé comme suit:—

Le PRÉSIDENT.—Vous pourriez, M. Smith, nous dire, sous forme de récit, ce que vous connaissez de ce canal.

M. SMITH.—Je connais ce projet depuis le commencement des explorations faites en 1858 et 1860. Sir Walter Shanley, ingénieur, commença en 1858 les explorations de cette route, et elles furent achevées par M. T. C. Clarke, en 1860. Je connais très bien ces deux ingénieurs, et je connais aussi plusieurs de leurs assistants, vu qu'ils ont travaillé avec moi dans d'autres entreprises. J'ai vu la plupart des plans, des sondages, des profils, etc., qui sont déposés dans les bureaux du gouvernement, et ils sont très complets. Ils sont tout à fait suffisants pour nous permettre de juger de la possibilité de l'entreprise et du coût estimatif de son exécution.

Canal de la Baie Georgienne.

Etudier ces plans, ces sondages et profils, voilà tout ce que j'ai eu à faire avec ce projet de canal.

J'avais à ma disposition les tracés, et j'ai fait l'examen de tous les travaux exécutés. La première difficulté qui m'a frappé se trouve au lac Nipissingue. Ce lac est situé à environ dix-huit ou vingt pieds plus bas que le niveau du lac à la Truite (Trout lake) et les autres lacs de la rivière Mattawa.

M. Clarke, qui compléta les explorations, proposa de hausser de dix ou douze pieds le niveau du lac Nipissingue et d'abaisser le niveau des autres lacs de manière à assimiler le niveau de ces lacs.

Je constatai que la chose ne pouvait être faite maintenant. Le chemin de fer Canadien du Pacifique avait été construit, le long du lac Nipissingue, à un niveau très bas, et la ville de North-Bay a été construite à ce niveau. En sorte que hausser maintenant le niveau du lac aurait pour effet d'exposer aux inondations un grand nombre de milles de chemin de fer. Il faut donc tenir compte de cette éventualité.

Les petites rivières qui se jettent dans la Mattawa—ou les tributaires de celle-ci—sont tout à fait incapables de procurer au canal un volume d'eau suffisant pour en assurer l'efficacité. Cette constatation faite, j'ai conclu que la difficulté dont je viens de parler ne pouvait être surmontée autrement qu'en trouvant le moyen de hausser le niveau du lac Nipissingue de manière à ne pas nuire au chemin de fer Canadien du Pacifique, ni aux autres propriétés environnantes.

À cours d'un examen que j'ai fait, il y a quelque temps, j'ai constaté que le niveau du lac Nipissingue ne pouvait être haussé beaucoup, et en me basant sur mes calculs, c'est ce qui me fait proposer maintenant de tenir le lac à son niveau d'hiver.

Le niveau du lac Nipissingue, en effet varie.

Dans l'automne, il est très bas.

Ses plus hautes eaux sont de six et sept pieds plus élevées que ses plus basses eaux.

Je propose de maintenir les hautes eaux en barrant la décharge du lac, et la chose peut être faite sans nuire aux propriétés voisines, et sans modifier aucunement l'état de choses établi par la nature. Je ne ferais donc que conserver le niveau naturel du lac.

Honorable SIR MACKENZIE BOWELL.—Quel serait l'effet de ce changement lors des inondations du printemps ?

M. MARCUS SMITH.—Nous aurions des déversoirs ; mais il y a plus qu'un moyen à prendre pour lutter contre les inondations du printemps.

Parmi les plans j'ai trouvé un profil du canal depuis le lac Nipissingue jusqu'au lac à la Truite,—distance d'environ cinq milles—et ce plan s'étend jusqu'à la rivière Mattawa.

D'après ce profil j'ai pris le lac Nipissingue comme bief culminant, et j'ai fait, en conformité avec ce niveau supérieur, l'estimation des quantités ; j'ai calculé le coût des travaux ; j'ai ajouté considérablement aux premières estimations, soit un million et demi de piastres au coût estimatif des travaux.

D'après mes calculs le lac Nipissingue serait le bief culminant de tous les cours d'eau qui s'étendent maintenant sur plus de cinquante milles de même niveau, et qui sont alimentés par le lac Nipissingue. Ce dernier a une longueur de soixante milles, et, à quelques endroits, sa profondeur est très-considérable. En sorte que nous pouvons régler le niveau du lac par une décharge pratiquée à chacune des extrémités. L'eau par ces deux décharges irait se jeter, au sud-est, dans la rivière Mattawa qui se jette, elle-même, dans l'Ottawa.

À partir de la tête des eaux de la Mattawa, avant d'atteindre l'Ottawa, il y a une grande chute. D'après mes calculs le niveau du lac à la Truite peut être abaissé de dix-huit pieds sans nuire à la navigation, vu sa grande profondeur. De fait, le lac à la Truite est très profond.

Les sondages de M. Shanley lui donnent jusqu'à 200 pieds de profondeur à certains endroits, et cela sans avoir trouvé le fond.

Hon. M. SCOTT.—Quelle serait la profondeur de la tranchée entre Nipissingue et le lac à la truite ?

M. MARCUS SMITH.—Elle varierait beaucoup suivant le terrain. La plus grande profondeur aurait environ trente-deux pieds entre le lac Nipissingue et le lac à la Truite.

Honorable M. SCOTT.—Il n'y a pas d'obstacles naturels ?

M. MARCUS SMITH.—Il n'y a aucun autre obstacle que le coût des excavations et tous mes calculs et estimations sont basés sur les explorations déjà faites.

Ces explorations sont si complètes que j'ai pu arriver, en les consultant, à une estimation du coût des travaux aussi approximative que possible.

Honorable M. SCOTT.—Y aurait-il une chute à partir de Nipissingue jusqu'au lac à la Truite, ou ce parcours serait-il mis au même niveau ?

M. MARCUS SMITH.—Le lac la Truite serait abaissé au niveau du lac Nipissingue et le bief culminant du canal s'étendrait à une grande distance à l'est du lac à la Truite. Le niveau du lac à la Tortue (turtle lake) qui suit le lac à la Truite, n'a que deux pieds de moins que ce dernier en profondeur. J'abaisserais donc le niveau du lac à la Truite et celui du lac voisin, Turtle lake, pour les mettre de niveau avec le lac Nipissingue. Puis le bief culminant, une fois modifié comme je le propose, aurait 648 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Lorsqu'on est rendu à l'embouchure de la Mattawa, sur la rivière Ottawa, la différence du niveau avec la mer est réduite à 501 pieds.

C'est donc une chute de 150 pieds.

On aurait besoin d'écluses après que l'on a dépassé le lac à la Truite, et cela en des cendant vers la rivière Ottawa.

Pour ce qui regarde les calculs faits sur la quantité du travail à exécuter et l'estimation du coût de ce travail, j'ajouterai que M. Clark a estimé les quantités de travaux qu'il fallait pour obtenir un canal d'une profondeur de douze pieds ; puis d'une profondeur de dix pieds sur le seuil du buse, et d'une largeur de radier de pas moins de 100 pieds.

Quant à moi, j'ai basé ma propre estimation sur ces dimensions ; mais plus tard, on a proposé que la profondeur sur le seuil fût de quatorze pieds au lieu de dix. Or, cette augmentation obligerait de donner au canal une profondeur d'au moins quinze ou seize pieds.

En m'appuyant sur les calculs de M. Clark, j'ai pu estimer le coût de cette différence de profondeur ; mais il faut ajouter d'autres frais que cette différence entraînera. Il faudra probablement, en effet, approfondir les rivières à certains endroits, ce qui nécessitera préalablement d'autres explorations.

Honorable M. SCOTT.—L'augmentation de la profondeur du canal à quatorze pieds laissera-t-il un volume d'eau suffisant entre le lac à la Truite, Nipissingue et le lac à la Tortue ?

M. MARCUS SMITH.—Oui.

Honorable M. SCOTT.—Quelle est l'écluse qui économise le plus l'eau ? Est-ce l'ancienne, ou celle nouvellement inventée ?

M. MARCUS SMITH.—La nouvelle écluse est seulement désirable où il y a rareté d'eau et où il faut racheter une chute très rapide. Or, il n'y a aucune nécessité de recourir à cette nouvelle écluse, vu l'inclinaison graduelle de la rivière qui n'aurait besoin d'être éclusée qu'à tous les dix, quinze, ou vingt milles. Dans ce cas une simple écluse dans le même endroit est généralement suffisant. Nous proposons donc, conformément à l'avis de M. Clarke, de réduire le nombre des écluses et de les faire plus profondes. La profondeur moyenne des écluses, d'après les plans préparés, est d'environ onze pieds. Nous proposons de les élever jusqu'à vingt pieds dans les endroits où cette hauteur serait une économie, et où la nature de la chute nécessiterait plus de dix ou douze pieds de profondeur, nous rachèterions tout l'espace par une seule écluse au lieu de deux. De cette manière il nous serait possible de réduire le nombre des écluses. Mais aucun endroit du canal ne nécessitera l'emploi d'une écluse faite d'après ce qui est appelé le principe pneumatique et en vertu duquel deux écluses contiguës montent et baissent sous l'action de l'air comprimé. On peut, comme je l'ai dit, recourir à ce genre d'écluse où il y a rareté d'eau et une chute très rapide. Par exemple, à l'endroit éclusé sur la rivière Rideau, à Ottawa, ce genre d'écluse eût pu être employé. L'écluse pneumatique eût pu être construite sur le même niveau que le pont des Sappeurs, et il n'y aurait eu qu'une seule chute à racheter jusqu'à la rivière Ottawa ; mais on a trouvé ce genre d'écluses trop dispendieux. Les écluses pneumatiques requièrent trop de rouages, ou de machineries. Il faut de la machinerie pour comprimer l'air, et il en faut encore pour le fonctionnement

Canal de la Baie Georgienne.

général. Le principe que nous suivons maintenant est le plus simple. Nous nous servons toujours de l'action directe de l'eau au moyen du barrage de cette eau qui tombe ensuite dans un bassin.

Dans le cas du présent canal, il n'est aucunement nécessaire de recourir à un autre principe. C'est le genre d'écluse le moins dispendieux dont on puisse se servir.

La seule raison donnée, c'est que l'on pourrait, au moyen de la nouvelle écluse, économiser du temps, c'est-à-dire, en réduisant le nombre des écluses et en les faisant plus profondes, et, en effet, l'économie de temps est chose très importante en matière de transport.

Pour ce qui regarde l'estimation du coût des travaux il m'a fallu diviser ce travail en deux parties distinctes. La première partie s'étend d'Ottawa à la baie Georgienne, et le canal, sur ce parcours, serait une nouvelle route; puis l'autre serait celle d'Ottawa à Montréal, qui se compose des canaux actuels du gouvernement.

Le canal Lachine n'aurait besoin d'aucune altération; mais les canaux intermédiaires, entre Lachine et Ottawa, auraient besoin d'être agrandis. Ils n'ont actuellement qu'une profondeur de neuf pieds d'eau, et la longueur des écluses est de 200 pieds.

Quant au coût de cet agrandissement, je ne puis le connaître sans faire préalablement des explorations spéciales.

Honorable SIR MACKENZIE BOWELL.—Quelle est la profondeur de l'eau de l'Ottawa? Est-elle de quatorze pieds sur tout le parcours?

M. MARCUS SMITH.—D'après les explorations faites, il n'y a qu'un endroit où il faudrait faire quelque dragage pour obtenir une profondeur de douze pieds; mais il pourrait y avoir plus de dragage à faire pour obtenir une profondeur de quatorze pieds, et c'est la raison pour laquelle je ne puis faire présentement une estimation très exacte du coût d'un canal de quatorze pieds d'eau. L'estimation que je puis en faire ne peut être qu'approximative.

Honorable SIR MACKENZIE BOWELL.—Le fond est il rocheux?

M. MARCUS SMITH.—J'aurais besoin de faire des sondages pour le savoir.

Ce dont on a besoin maintenant est d'une modique somme de vingt-cinq mille piastres pour l'exploration qu'il y aurait à faire pour savoir quels sont les travaux à exécuter pour obtenir une profondeur de quatorze pieds.

Le canal aurait besoin d'une profondeur de quinze pieds et demi. Le gouvernement a des plans qui donnent le résultat des sondages faits sur les rivières; mais nous avons besoin de connaître la nature de leur fond; nous avons besoin de connaître si c'est de la terre, ou du rocher, pour faire une estimation du coût du dragage à ces endroits. Naturellement, si le fond est rocheux, le dragage et le minage seront très dispendieux.

D'après l'estimation que j'ai faite pour un canal d'Ottawa à la baie Georgienne, tel que d'abord proposé—un canal qui aurait douze pieds de profondeur, 100 pieds de large sur le radier, et des écluses de 250 pieds de long sur dix pieds de profondeur sur le seuil du busc—coûterait environ \$15,000,000, et mes calculs laissent une marge très libérale.

Honorable SIR MACKENZIE BOWELL.—N'y a-t-il pas quelques moyens de remédier à la nécessité de donner au canal une profondeur d'un pied de plus que sur le seuil?

M. MARCUS SMITH.—C'est une question qui concerne la navigation. Les maîtres de bateaux nous diront qu'il leur faut pour leurs quilles un ou deux pieds de plus que le tirant de leurs vaisseaux.

Honorable SIR MACKENZIE BOWELL.—Je parle de l'écluse. Vous dites que pour avoir une profondeur de quatorze pieds sur le seuil du busc, il faut que le canal, lui-même, ait un pieds de plus de profondeur.

M. MARCUS SMITH.—Pas à l'intérieur des écluses, mais en dehors?

Honorable SIR MACKENZIE BOWELL.—Oui; mais ne peut-on pas trouver le moyen d'éviter cet inconvénient en construisant le seuil au niveau du fond du canal, ou en donnant plus de profondeur à l'endroit où le bateau peut éprouver une secousse en entrant dans l'écluse?

M. MARCUS SMITH.—Nous pourrions donner la même profondeur au canal qu'à l'écluse; mais les maîtres de bateaux exigent deux pieds d'eau de plus sous leurs quilles.

HONORABLE SIR MACKENZIE BOWELL.—Mais si le seuil était de niveau avec le fond du canal, les maîtres de bateaux auraient, par conséquent, la même quantité d'eau en entrant dans l'écluse que pour leur navigation sur le canal?

M. MARCUS SMITH.—On n'aurait pas besoin d'autant d'eau dans l'écluse que dans le canal. En donnant à l'écluse une profondeur de dix pieds et au canal une profondeur de douze pieds, c'est moins dispendieux, et le canal aurait une profondeur de deux pieds de plus que l'écluse.

Comme je le disais, j'ai estimé que le coût de cette profondeur de dix pieds sur le seuil et de douze pieds sur le canal d'Ottawa et la baie Georgienne serait de \$15,000,000, et mes calculs sont basés sur les quantités fixées par M. Clarke.

Je n'ai pu changer ces quantités; mais où j'ai trouvé des courbes j'ai laissé de la marge—vu que les bateaux ne peuvent décrire une courbe comme le fait un chemin de fer et que c'est la ligne tangente qu'ils suivent, j'ai laissé une marge libérale pour ces cas.

Je ne puis dire ce que coûterait l'agrandissement des écluses entre Ottawa et Lachine, parce que les données me manquent; mais j'ai alloué un million, ou un million et demi de piastres, pour l'agrandissement de ces écluses. Il faudrait accroître leur longueur et les approfondir à Grenville et à Carillon, et il y a plusieurs écluses.

HONORABLE SIR MACKENZIE BOWELL.—Quel sera, approximativement, en sus des quinze millions, la somme qu'il faudrait dépenser pour donner aux canaux actuels une profondeur supplémentaire de deux pieds?

M. SMITH.—J'arriverai à ce point dans un instant. La différence entre l'estimation de M. Schreiber et celle de M. Clarke provient du fait que l'estimation de ce dernier se rapporte seulement au canal; mais il faut construire aussi des havres, des jetées, des quais, des phares ou appareils d'éclairage, etc. J'ai ajouté le coût de tous ces travaux à mes autres calculs dans mon estimation. J'ai alloué un million de piastres pour des élévateurs, et j'ai aussi alloué une somme raisonnable pour d'autres objets.

Il faudra des maisons pour les éclusiers, des appareils pour faire fonctionner les écluses au moyen de la force électrique; il faudra aussi des appareils d'éclairage à l'électricité sur tout le parcours du canal.

En comprenant tous ces détails dans mon estimation, le coût total d'un canal pourvu d'écluses de dix pieds d'eau, n'atteindrait pas vingt millions.

Avant que les données en ma possession me l'aient permis, j'ai calculé le coût de la différence entre une profondeur d'écluse de dix pieds et une profondeur de quatorze pieds, et cette différence dans le coût varie, selon les tranchées à faire, de quinze à quarante pour cent; mais je crois ne pas m'éloigner de la vérité en disant que cinq millions de piastres paieraient cette différence. Naturellement, cette augmentation du coût ne serait que pour le canal et les écluses.

Quant au coût de l'éclairage et des élévateurs, il serait le même—que la profondeur de l'eau fût de quatorze ou de dix pieds.

Vous auriez besoin d'explorations additionnelles sur les rivières pour en connaître les fonds et le dragage qu'elles requièrent. Je n'ai aucun doute qu'un canal d'une profondeur de quatorze pieds exigerait plus de dragage qu'un canal de 12 pieds.

Puis une partie de ce dragage devra probablement se faire sur un fond rocheux. Il est certain que le fond est rocheux dans tout le haut de l'Ottawa. Mais il n'y a que deux endroits sur l'Ottawa où il faudrait faire du dragage pour obtenir douze pieds de profondeur.

Pour ce qui regarde la profondeur, je ne sache pas que vous ayez besoin de plus amples renseignements techniques. Ma tâche principale a été d'examiner la question de savoir si l'entreprise est possible et aussi la question du coût de cette entreprise. Naturellement, il n'y a pas que la tranchée à faire entre le lac Nipissingue et l'Ottawa. A Mattawa, il faudrait des écluses différentes.

Elles devraient être un peu plus basses. J'ai placé une écluse en amont de Mattawa au lieu de la placer en aval, et, à Ottawa, il y aurait de grands frais à encourir—frais

Canal de la Baie Georgienne.

beaucoup plus considérables que si les mêmes travaux eussent été exécutés il y a quarante ans. Il y a, aujourd'hui, des chemins de fer construits; il y a d'autres voies et bien d'autres constructions qui n'existaient pas alors. Nous aurons, aujourd'hui, un bien plus grand nombre de ponts à construire, et ce besoin ne pourra être constaté que par des explorations additionnelles. Outre la question des études techniques dont j'ai eu à m'occuper, j'ai correspondu avec des personnes qui exécutent des travaux de ce genre dans d'autres parties du pays, et l'on discute beaucoup maintenant les avantages des routes plus profondes qui permettraient aux vaisseaux océaniques d'entrer ici dans des canaux de vingt-sept pieds ou de quatorze pieds de profondeur.

Le canal dont il s'agit présentement n'est pas, à proprement parler, un canal pour des navires océaniques. Il ne recevrait que des barges et des remorqueurs, et l'on semble devenir de plus en plus favorable à un canal de ce genre. Plusieurs expéditeurs et constructeurs de navires prétendent que le transport est plus économique au moyen de vaisseaux de cette classe que par les très grands vaisseaux qui ont été construits cette année sur les lacs. La raison alléguée, c'est que ces grands vaisseaux ont un très fort tirant d'eau. Ces vaisseaux exigent beaucoup d'eau dans les canaux pour opérer plus rapidement leur passage; mais lorsque ces vaisseaux se trouvent interceptés par les écluses, ils perdent du temps, et les frais occasionnés par cette perte de temps les placent dans un état d'infériorité vis-à-vis des plus petits vaisseaux, ou barges qui naviguent à bien moins de frais.

Honorable Sir MACKENZIE BOWELL.—Il y a aussi de la différence entre les frais de transbordement.

M. MARCUS SMITH.—J'ai alloué certains frais pour le transbordement à l'embouchure de la rivière des Français, sur la baie Georgienne. Mais je crois maintenant que tout le trajet, à partir du lac Supérieur, pourrait se faire sans transbordement.

Honorable M. SCOTT.—On a constaté, je crois, que la barge à vapeur traînée par un remorqueur, était un succès.

M. MARCUS SMITH.—Oui.

Honorable M. SCOTT.—Il n'y a rien de si économique que ce mode de transport, parce qu'il n'y a pas à bien dire de charbon à brûler, ni de main-d'œuvre. La barge est comme un entrepôt, ou un magasin mouvant.

M. MARCUS SMITH.—J'ai correspondu avec une compagnie qui fait des explorations pour construire un canal à partir du lac Erié en passant par la rivière Ohio. Ce canal porterait le nom de "Lake Erie and Ohio Ship Canal," et j'ai en ma possession, ici, quelques renseignements au sujet de ce projet.

Je lirai la partie relative aux vaisseaux dits à "dos de baleine" et au canal que je viens de nommer et j'extraurai ce qui suit de la correspondance échangée avec M. Alexander McDougall, l'inventeur du steamer à "dos de baleine," et le gérant de la compagnie américaine des barges d'acier :

"Il y a maintenant trente-cinq "dos de baleine" dans la région du lac, qui ont été construits par la compagnie. Environ une moitié de ces vaisseaux ont 262 pieds de long, trente-six pieds de large et vingt-deux pieds de cale. Leurs tourelles—une à chaque extrémité—dépassent de seize pieds le dessus de la cale. Les vaisseaux de l'autre moitié ont de 300 à 310 pieds de long. Les vaisseaux de la première de ces deux classes ont une dimension appropriée aux nouveaux canaux qui sont en voie de construction et qui coûteront \$60,000,000.

"Nous croyons que nos vaisseaux sont d'un type qui tire le moins d'eau. Les "escortes," ou barges, ne tirant que trois pieds et demi d'eau, peuvent être chargées jusqu'à dix-huit pieds de tirant. Le transport par ces vaisseaux est plus économique que par tout autre navire en usage. Un steamer remorquant deux "escortes" fait le voyage, aller et retour, de Duluth à Ashtabula, dans environ douze jours, avec un chargement d'environ 6,500 tonnes.

L'idée que je me suis formé de votre système de canaux depuis les lacs jusqu'à Pittsburg, c'est qu'il n'est pas nécessaire qu'ils soient plus grands que les canaux canadiens qui sont d'une dimension uniforme—soit, de 270 pieds de long sur quarante-cinq pieds de large et quatorze pieds de profondeur. A l'avenir, un grand nombre de vaisseaux seront adaptés à ce commerce de transport, et la différence entre le coût du transport sur des vaisseaux d'un tirant de quatorze pieds et le coût du trans-

port sur des vaisseaux d'un tirant de dix-huit pieds, destinés à nos profonds chenaux des lacs, sera très faible, quand des steamers et des barges d'un type nouveau seront spécialement adaptés à ce commerce.

Je crois que le transport peut être fait tout aussi économiquement—sinon, avec très peu de différence dans le coût—par un steamer et deux "escortes," du type que je viens de mentionner et qui entreraient dans les écluses que vous avez adoptées—que tout autre vaisseau qui puisse jamais être construit pour de courts trajets comme ceux des lacs, des rivières et des canaux.

Ce steamer, en outre, et quelques autres de nos vaisseaux, étant de la dimension voulue pour les vaisseaux du système de canaux canadiens, sont adaptés au commerce de transport des deux pays.

Le "dos de baleine" à vapeur que nous avons construit—qui a 320 pieds de long, quarante-deux pieds de large, jaugeant 2,200 tonnes brutes, sur un tirant de quatorze pieds, avec "escortes" de la même classe, mais sans autre force à vapeur que celle pour le service de la pompe, du cabestan, etc.,—pourra transporter environ 2,500 tonnes brutes sur un tirant de quatorze pieds.

La même largeur et la même profondeur pourraient être données à des vaisseaux de ce type ayant jusqu'à 340 pieds de long. La profondeur de cale, les tourelles et toute cette partie au-dessus de l'eau seraient à peu près les mêmes pour les vaisseaux de la classe de 340 pieds que pour ceux de la classe de 262 pieds. Puis, sans le chargement, les "escortes" auraient environ trente-cinq pieds au-dessus du niveau de l'eau au sommet de leurs superstructures, tandis que les steamers, jusqu'au sommet de leurs cheminées, auraient environ cinquante-cinq pieds au-dessus de l'eau, et leurs mâts à lumières environ soixante pieds."

Ainsi, l'on peut voir que les steamers à "dos de baleine," des diverses classes, peuvent passer sous les ponts fixes—disons de quarante-cinq pieds de hauteur,—en renversant leurs cheminées, et arranger leurs mâtures de manière à pouvoir les abaisser au niveau de la hauteur de ces ponts.

COÛT DE CONSTRUCTION ET FRAIS D'EXPLOITATION DES VAISSEAUX DU TYPE "DOS DE BALEINE."

Voici ce que dit M. McDougall sur ce point :

"Pour ce qui regarde le coût de construction et les frais d'exploitation de steamers "dos de baleine" et de leurs "escortes" de 262 pieds de long, trente-six pieds de large et vingt-deux pieds de cale, des vaisseaux de cette dimension transporterait—sur un tirant de quatorze pieds—le steamer, 2,000 tonnes nettes (de 2,000 livres) et les "escortes" ou barges, environ, 2,300 tonnes nettes, sur un tirant de quatorze pieds, et coûteraient environ \$42 par tonne de leur jauge, y comprise une force à vapeur suffisante pour remorquer deux "escortes" ou barges, avec une vitesse de huit milles à l'heure.

Les frais d'exploitation pour le commerce des lacs s'élèveraient à environ \$42,000 par année, y compris les frais d'assurance, de réparation et d'administration; mais sans compter la main-d'œuvre requise pour le chargement et le déchargement.

Dans la région du lac—pour l'arrivage de cargaisons de minerai—les vaisseaux paient deux cents et demi par tonne pour le chargement de minerai et pour le déchargement, quinze cents. On paie autant pour presque toutes les autres cargaisons excepté les cargaisons de charbon.

Les tonnes nettes du minerai de fer sont de 2,200 livres, tandis que presque tous les autres frets ont pour mesure la tonne de 2,000 livres.

Pour ce qui regarde le coût du transport, les chiffres donnés ici s'appliquent aux plus petits vaisseaux, ou à ceux d'un tirant de douze pieds, comme à ceux d'un tirant moindre.

"Si nous prenons pour base nos plus petits "dos de baleine" de 264 pieds de long—comprenant les steamers et leurs "escortes" (barges), le transport sur ces vaisseaux coûtera à peu près le même prix que sur les steamers et "escortes" mesurant jusqu'à 340 pieds de longueur. Le coût du transport par les lacs et les canaux ne serait pas plus élevé, selon moi, sur un vaisseau mesurant beaucoup moins que

264 pieds de longueur, pourvu que ces plus petits vaisseaux soient faits selon le type requis et adapté à la navigation des canaux et des lacs.

Nous construisons, aujourd'hui, sur nos chantiers quatre grands vaisseaux du type "dos de baleine" dont voici les dimensions: l'un a 404 pieds; deux, 380 pieds et un quatrième, 360 pieds de longueur; mais je n'attends pas de ces vaisseaux de meilleurs résultats que celui obtenu du dernier steamer que nous avons mis à flot, et qui a à son crédit le meilleur état de service connu. Or, ce vaisseau n'a que 320 pieds de long.

Lorsque ces grands vaisseaux sont retardés, ou que leur marche est ralentie par suite des canaux ou d'autres causes, on opère avec eux avec plus de frais et moins de profits nets par suite de leurs fortes dimensions, et je suis d'avis qu'un plus petit vaisseau que le bâtiment de transport régulier des lacs peut être employé au trafic des lacs et des canaux plus profitablement que le grand steamer moderne construit pour ce commerce.

Les appréciations des grands journaux sur les gros steamers des lacs et leurs avantages sur les plus petits vaisseaux ne sont plus acceptées. Ces gros steamers ont atteint les plus grandes dimensions, et quelques-uns d'entre eux sont trop grands pour un trajet moindre que 1,000 milles.

Je suis d'avis que les steamers et barges (type "dos de baleine" en premier lieu mentionné ici), ou même plus petits, donneraient de meilleurs résultats avec leurs taux de transport réduits que les grands steamers, très dispendieux par suite de leur tarif élevé, construits récemment pour le trafic des lacs. Je crois qu'un vaisseau qui ne tirerait même que douze pieds d'eau, serait sur les lacs un trafic très rémunérateur, particulièrement si ce tirant d'eau devenait la mesure du type adopté; si ce vaisseau était construit d'après les idées modernes et aménagé spécialement pour le trafic des canaux et des lacs."

Ce qui précède s'adapte exactement aux conditions de notre canal—et le commerce du cabotage est en très grande partie fait avec des barges.

Honorable M. POWER.—Quel est le tirant de ces plus petits vaisseaux dont il est parlé dans la citation que vous venez de faire?

M. MARCUS SMITH.—Leur tirant est de dix pieds, et les autres vaisseaux que M. McDougall désignent comme étant adaptés aux canaux, ont un tirant de quatorze pieds.

Je crois donc qu'il vaudrait mieux payer la différence de cinq millions de piastres, ou plus, et donner à notre canal une profondeur de quatorze pieds.

Puis, cette profondeur pourrait être donnée également à tous les autres canaux du Canada. En sorte que le même type de vaisseaux s'adapterait aux divers canaux.

Honorable M. BOULTON.—Croyez-vous qu'il y ait assez d'eau pour un canal de quatorze pieds de profondeur?

M. MARCUS SMITH.—Oh! oui, bien assez.

Honorable M. POWER.—Votre vaisseau viendrait de Chicago, Duluth, Port-Arthur, ou Fort-William, et pourrait descendre à Montréal sans transbordement.

M. MARCUS SMITH.—Oh! oui. Je ne sais pas à quels points le remorquage des barges commence. Le remorquage peut certainement commencer au Saut-Sainte-Marie, parce que, par le Saut-Sainte-Marie et la Baie Georgienne, les vaisseaux sont partiellement à l'abri sur tout le parcours; mais sur le lac Supérieur je ne suis pas aussi sûr que la chose puisse également se faire.

Honorable M. POWER.—Les vaisseaux descendent de Duluth par le canal du Saut-Sainte-Marie. Le seul point que je désire élucider, c'est celui de savoir s'il n'y aura pas de transbordement entre Port-Arthur, ou Duluth, ou Chicago et Montréal, ou Québec.

M. MARCUS SMITH.—Je ne crois pas qu'il y en aura. Vous pouvez parcourir tout le trajet avec des vaisseaux d'un tirant de quatorze pieds, et le steamer "dos de baleine" est fait pour ce tirant.

Je crois donc que, en prenant un chargement à Duluth, ou Port-Arthur, et en descendant jusqu'à Montréal ou Québec, la chose peut être faite pour, probablement, le tiers du prix qui est payé aux chemins de fer. Puis le transbordement de marchandises de ces vaisseaux pourra se faire pour un tiers pour cent de ce qui est payé aux compagnies de chemins de fer.

Honorable M. BOULTON.—Pour quelle somme croyez-vous qu'un canal de quatorze pieds de profondeur pourrait être fait ?

M. MARCUS SMITH.—Vingt-cinq millions de piastres. Si le canal n'avait que dix pieds de profondeur, je suis sûr qu'il ne coûterait pas plus de vingt millions; mais il y a certaines explorations à faire pour arriver à une estimation approximativement exacte.

Honorable SIR MACKENZIE BOWELL.—Ce chiffre comprend-il les élévateurs, les quais et les facilités de garage ?

M. MARCUS SMITH.—Oui, ce chiffre comprend le coût de tout ce qui se rattache au canal.

Honorable M. BOULTON.—Quelle force motrice pourrait être créée par ce canal ?

M. MARCUS SMITH.—En somme, au moyen de ce canal, vous avez une force motrice mieux distribuée, et une grande partie de la force employée à l'ouverture et à l'exploitation du canal pourrait être appliquée avantageusement à des fins industrielles; mais j'ai calculé qu'il faudrait une force de vingt chevaux en ouvrant et fermant le canal, et je me suis basé sur une chute de vingt pieds.

La force servirait aussi à l'éclairage et à toute autre fin.

Le PRÉSIDENT.—Avez-vous calculé la force électrique que vous pouvez obtenir de ce canal ?

M. MARCUS SMITH.—On estime qu'on en obtiendrait une plus grande qu'à la chute Niagara. La force serait amplement suffisante.

Le PRÉSIDENT.—La force électrique ne pourrait-elle pas servir de force motrice aux vaisseaux que vous nous recommandez ?

M. MARCUS SMITH.—Oui; mais, naturellement, vous ne pourriez obtenir cette force avec l'application du système Trolley. Il faudrait que la force motrice fût portable. La chose pourrait, sans doute, être faite, et elle le sera sans doute, et l'électricité aurait pour générateur la force hydraulique.

Honorable SIR MACKENZIE BOWELL.—Dans un des rapports les plus récents, dans celui de M. Shanly, si je m'en rappelle bien, il est dit, je crois, que l'on ne pourrait pas obtenir assez d'eau pour ce canal.

M. MARCUS SMITH.—C'est-à-dire sans pratiquer toute la tranchée dont j'ai déjà parlé.

Honorable SIR MACKENZIE BOWELL.—Oh! oui; cette difficulté se trouve ainsi surmontée.

M. MARCUS SMITH.—Oui, cette tranchée coûterait un million et demi de piastres. Pour ce qui regarde l'idée primitive de hausser de quatorze ou quinze pieds le lac, je doute que la chose soit praticable, et, si elle l'était, je doute également que l'on pût conserver cette hauteur, vu que l'évaporation serait probablement plus grande que l'approvisionnement additionnel d'eau que recevrait le lac.

Honorable M. DEBOUCHERVILLE.—Aujourd'hui, une partie des eaux s'écoule dans la rivière des Français ?

M. MARCUS SMITH.—Oui.

Honorable M. DEBOUCHERVILLE.—En commençant le canal vous construirez un barrage à la tête de la rivière des Français ?

M. MARCUS SMITH.—Outre la quantité d'eau requise pour le canal, les vaisseaux, la navigation, la chute et la décharge, un certain volume d'eau sort constamment de la rivière des Français, et nous avons besoin d'eau en bas comme en haut.

Honorable M. DEBOUCHERVILLE.—A l'heure qu'il est une grande quantité d'eau passe par la rivière des Français ?

M. MARCUS SMITH.—Oh! oui.

Honorable M. SCOTT.—Cette eau est la décharge du lac Nipissingue.

M. MARCUS SMITH.—Ce lac est de soixante-cinq pieds environ, plus élevé que la baie Georgienne, et nous aurions trois ou quatre écluses sur la rivière des Français.

Honorable M. DEBOUCHERVILLE.—Vous racheterez la chute de la rivière des Français.

M. MARCUS SMITH.—Oui. Nous maintiendrons le lac à un certain niveau; mais il y a quelque fois surabondance d'eau.

Canal de la Baie Georgienne.

Honorable SIR MACKENZIE BOWELL.—Quelle distance y a-t-il du lac Nipissingue à la baie Georgienne *via* la rivière des Français ?

M. MARCUS SMITH.—Elle est d'environ cinquante milles.

Honorable M. DEBOUCHERVILLE.—Combien de barrages seront-ils requis sur la rivière des Français ?

M. MARCUS SMITH.—La rivière des Français est remarquablement favorable à la navigation. Je l'ai montée et descendue fréquemment, et je n'ai pu y observer aucun courant. Elle se compose d'une série de lacs et de chûtes entre ces lacs.

Honorable M. DEBOUCHERVILLE.—Elle est très pittoresque, je crois.

M. MARCUS SMITH.—Oui ; mais ce ne sont que des roches sur tout le parcours. Vous demandez quel sera le nombre des écluses sur la rivière des français. Il y en aura quatre, et la chûte à racheter est d'environ soixante-cinq pieds.

Le PRÉSIDENT.—Quel est le coût estimatif d'un canal d'un volume d'eau de quatorze pieds de profond ?

M. MARCUS SMITH.—Pour connaître le coût d'un canal d'un volume d'eau de quatorze pieds de profondeur, il faut tenir compte des travaux imprévus dont le besoin ne peut être constaté que par une exploration, et je ne fais qu'une estimation approximative en disant que le coût sera de \$25,000,000. Il faudrait peu de temps pour examiner la nature du fond à draguer, etc.

Honorable M. POWER.—Quelle est la profondeur des canaux situés maintenant entre Ottawa et le fleuve Saint-Laurent ?

M. MARCUS SMITH.—Neuf pieds et les écluses n'ont qu'une longueur de 200 pieds.

Honorable M. POWER.—Ne devrions-nous pas recommander d'abord l'approfondissement de ces canaux ?

Honorable M. DEBOUCHERVILLE.—La chose est inutile à moins que le reste de nos canaux ne soit également approfondi.

Honorable M. POWER.—Cet approfondissement serait utile aux expéditions de marchandises d'Ottawa.

La ville d'Ottawa est devenue un grand centre de communications par voies ferrées, et l'agrandissement de ces canaux favoriserait les expéditions d'ici jusqu'à la côte.

Le PRÉSIDENT.—Ces canaux devront être agrandis et il faudra aussi approfondir le fleuve à certains endroits.

Honorable SIR MACKENZIE BOWELL.—Avec un canal de quatorze pieds de profondeur ne pourriez-vous pas charger un vaisseau ici, et l'expédier directement à Liverpool ?

M. MARCUS SMITH.—Je ne sais pas si des vaisseaux océaniques pourraient monter jusqu'à Ottawa.

Honorable M. PROWSE.—Un grand nombre de ces vaisseaux ne tirent pas quatorze pieds d'eau.

M. MARCUS SMITH.—Pour ce qui regarde la question d'agrandir les canaux situés entre Ottawa et Montréal, je n'ai pas fait l'estimation du coût de cet agrandissement. Du reste, je ne connais pas les particularités de cet agrandissement.

Le comité lève sa séance.

LE SÉNAT,

OTTAWA, 12 mai 1898.

Le comité s'est assemblé aujourd'hui.

Président l'honorable M. CLEMOW.

M. JAMES MELDRUM.—Je suis l'un des membres de l'institut d'ingénieurs civils d'Angleterre, et chef du département de l'extérieur de la société S. Pearson et Fils (limitée) qui sont, je crois, les plus grands entrepreneurs publics du monde.

M. McLeod Stewart nous a approchés pour savoir si nous serions disposés à entreprendre la construction du canal de la baie Georgienne, et ma réponse a été que, si la position financière de la compagnie qui projette ce canal est satisfaisante, nous étions disposés à en entreprendre la construction aux conditions convenues, à déployer toute notre habileté pour son succès, à lui donner toute notre attention comme nous l'avons fait dans d'autres entreprises publiques qui ont donné satisfaction aux gouvernements.

Pour prouver jusqu'à quel point nous sommes en état d'entreprendre la construction du canal de la baie Georgienne, je vous donnerai succinctement une liste de certains travaux importants que nous avons exécutés ou que nous sommes en voie d'exécuter.

Nous avons achevé dernièrement le tunnel de Blackwall pour le conseil de comté de Londres au prix d'environ un million de louis sterling, entreprise qui a valu au président de notre compagnie le titre de baronnet. Nous avons aussi achevé le drainage de la vallée de Mexico en construisant un canal de 25 milles de longueur, et, à certains endroits, de 90 pieds de profondeur, canal qui a transformé toute une région marécageuse, en une plaine sèche, et cela au prix d'environ \$10,000,000.

Nous sommes actuellement en voie de construire pour l'amirauté anglaise, le havre de Douvres au prix de trois millions de louis sterlings, environ.

Ce dernier fait vous indique que nous sommes sur la liste de l'amirauté, ce qui est la plus grande honneur auquel un entrepreneur puisse aspirer.

Nous construisons également pour le gouvernement du Mexique le havre de Vera Cruz.

Nous avons en Angleterre d'autres entreprises de bassins, à part le contrat du havre de Douvres, au montant de trois ou quatre millions de louis sterlings. Nous venons justement de conclure avec le gouvernement du Mexique un arrangement par lequel il nous confie la construction du chemin de fer de Tehuantepec, destiné à relier le Pacifique à l'Atlantique.

Nous nous proposons de construire de grands havres à chacune des extrémités de ce chemin, afin d'attirer vers cette nouvelle route le trafic du Pacifique et de l'Atlantique.

Pour vous parler d'une entreprise qui vous touche de plus près, nous avons construit le bassin de radoub d'Halifax, dont nous sommes les co-propriétaires.

Le PRÉSIDENT.—Combien ce bassin a-t-il coûté ?

M. MELDRUM.—Je ne pourrais pas vous le dire maintenant.

Honorable M. POWER.—C'est un bon bassin de radoub.

M. MELDRUM.—Je crois que c'est le seul bassin de radoub, sur la côte orientale de l'Amérique, qui donne satisfaction.

Outre ce que je viens d'énumérer, nous sommes actuellement en négociation avec les gouvernements d'Égypte, du Chili, de la république Argentine et de l'Uruguay pour l'entreprise d'autres grands travaux dont l'estimation totale s'élève à environ quinze millions de louis sterlings.

Nous avons actuellement des contrats qui s'élèvent à quinze millions de plus.

Pour ce qui regarde le projet qui est maintenant devant nous, tout ce que je puis dire, c'est que j'en ai lu les diverses descriptions préparées par les ingénieurs

Canal de la Baie Georgienne.

distingués qui ont fait les explorations requises. D'après ces descriptions, je ne vois aucune difficulté technique dans son exécution.

Au point de vue commercial, ce serait présomptueux de ma part de donner mon opinion à votre comité. Vous êtes bien plus en état que moi de juger de cet aspect de la question.

Notre avis est que, si le gouvernement canadien, les provinces canadiennes et probablement aussi le gouvernement impérial accordaient une certaine garantie pour le capital souscrit, nous pourrions nous engager à faire souscrire à Londres le capital requis, à former dans cette métropole une compagnie et à entreprendre, nous-mêmes, l'exécution du projet en question.

Il me semble que vous êtes les plus en état de juger des avantages qu'offre un canal de cette nature.

Si donc vous étiez prêts à donner suite à vos intentions sous forme d'une subvention, ou d'une garantie, nous, de notre côté, serions prêts à nous charger de l'entreprise.

J'ai essayé de vous donner un aperçu des ressources que nous possédons pour construire un canal de cette nature.

Quant aux avantages des canaux, j'eus, il y a quelques années, l'occasion de faire rapport à l'une des banques de Londres sur un chemin de fer de Hollande, et je constatai alors—ce qui est, du reste, universellement reconnu—que, pour le transport de marchandises d'une certaine classe, qui ne requière pas une grande vitesse, les chemins de fer ne peuvent aucunement soutenir la concurrence d'un canal.

Il n'y a, en Hollande, que quelques lignes d'entier parcours de chemin de fer qui puissent faire concurrence aux canaux.

Je crois avoir dit déjà que je n'avais pas parcouru le tracé de votre canal projeté, vu que le temps, pour cet objet, m'avait manqué à mon arrivée, ici. Je ne suis donc pas en état d'exprimer une opinion sur le mérite de la route proposée, ou sur les détails techniques de cette route.

M. McLeod Stewart m'a demandé si, dans le cas où le gouvernement consentirait à garantir le paiement de l'intérêt sur le capital, il serait possible d'arriver à un arrangement par lequel cet intérêt commencerait à courir non au commencement des travaux, mais à l'ouverture du canal? Sur ce point, je dirai simplement qu'un arrangement de cette nature a été souvent fait en Angleterre. L'arrangement pourrait se faire de manière à ce que l'intérêt sur les débetures fût payé par les entrepreneurs pendant la construction—et ajouté, naturellement, au prix du contrat. En sorte que la garantie du gouvernement ne commencerait à avoir son effet qu'à l'ouverture du canal.

Le PRÉSIDENT.—Pouvez-vous nous dire à peu près le temps qu'il faudrait pour construire le canal?

M. MELDRUM.—Je n'ai pas encore formé d'opinion sur ce point. A ce sujet je pourrais mentionner le fait que le gouvernement anglais nous a offert dix années pour exécuter les travaux de Douvres.

Mais nous nous proposons de les terminer en sept années. Je ferai, toutefois, remarquer qu'à Douvres, nous ne pouvons travailler que sur trois points à la fois. Or, dans le cas du canal que vous projetez, nous pourrions travailler sur plus de 100 points à la fois. En sorte que trois ou quatre années suffiraient amplement pour sa construction.

Le PRÉSIDENT.—Avez-vous estimé ce qu'il pourrait coûter?

M. MELDRUM.—Je ne suis pas en état de critiquer les rapports des ingénieurs que vous avez entendus. J'ai remarqué que l'un de ces ingénieurs a estimé les travaux à \$25,000,000 et un autre, à \$17,000,000.

Je suis maintenant en voie de me procurer de M. McLeod Stewart certaines données sur le coût des travaux de ce genre en Canada, et j'espère que, avec l'aide de ces données, je serai bientôt en état de dire laquelle de ces deux estimations est la plus exacte.

Honorable M. POWER.—Je ne crois pas, M. le président, que les deux estimations qui viennent d'être mentionnées, aient été faites dans le même temps, ou soient basées entièrement sur les mêmes données, ou les mêmes conditions.

Le PRÉSIDENT.—Non, je ne le crois pas. (A M. Meldrum)—Avez-vous vu le rapport de M. Clarke ?

M. MELDRUM.—J'ai rencontré M. Clarke à New-York, et j'ai discuté avec lui tout le projet.

Ce matin, j'ai rencontré M. Marcus Smith et j'ai discuté avec lui quelques-uns de ses chiffres.

Honorable SIR MACKENZIE BOWELL.—C'est M. Marcus Smith qui a donné l'estimation de \$25,000,000—pour l'entière exécution du canal et d'autres travaux s'y rattachant.

M. MELDRUM.—Cette estimation comprend, je crois, le prolongement de ce canal jusqu'à Montréal.

Le PRÉSIDENT.—Oui.

Honorable SIR MACKENZIE BOWELL.—Pour combien de temps demandez-vous que l'intérêt soit garanti par le gouvernement ?

M. MELDRUM.—Selon moi et d'après les documents qui m'ont été soumis, si vous accordez une garantie, vous ne serez jamais appelés à la payer. Si les chiffres de M. McLeod Stewart sont dignes de foi, la garantie ne serait même aucunement nécessaire. Elle est demandée seulement pour aider à faire souscrire le capital requis.

Honorable SIR MACKENZIE BOWELL.—Vous exigeriez donc une garantie pour vous aider à faire souscrire le capital. Or, combien de temps durerait cette garantie ?

M. MELDRUM.—Aussi longtemps que le requerrait le canal ?

Honorable SIR MACKENZIE BOWELL.—Aussi longtemps que le terme des débetures émises, voulez-vous dire ?

M. MELDRUM.—Je veux dire aussi longtemps que le canal ne rapporterait pas un revenu net suffisant ?

Honorable SIR MACKENZIE BOWELL.—Cela peut vouloir dire une garantie perpétuelle ?

M. MELDRUM.—Une garantie perpétuelle ! Aucune garantie, je l'espère, ne serait requise après la première année.

Honorable SIR MACKENZIE BOWELL.—La raison pour laquelle je pose cette question, c'est que les gouvernements ont déjà garanti l'intérêt sur des débetures à terme.

M. MELDRUM.—Je le sais. Nous avons obtenu ailleurs des conditions de cette nature.

Honorable M. POWER.—Supposé que le gouvernement garantisse l'intérêt pour un terme de 25 ans, serait-ce satisfaisant ?

M. MELDRUM.—Très-satisfaisant.

Le PRÉSIDENT.—Ou même une période de vingt années ?

M. MELDRUM.—Vingt années seraient encore très-satisfaisant.

Le PRÉSIDENT.—C'est le terme fixé d'abord, et j'ai compris que l'intérêt serait payé six années seulement après que le canal aura été commencé.

M. MELDRUM.—On pourrait s'entendre sur ce détail.

Honorable SIR MACKENZIE BOWELL.—Je vois très-peu de différence, puisque, d'après la déclaration du témoin, les entrepreneurs paieraient l'intérêt sur les débetures, ou l'intérêt sur l'argent emprunté, jusqu'à ce que le canal fût achevé. Après quoi, l'intérêt qu'ils auraient payé serait ajouté au coût du canal.

Honorable M. POWER.—Mais la déclaration de M. Meldrum est une garantie que l'entreprise sera promptement exécutée. C'est le point important à noter.

Le PRÉSIDENT.—J'ai compris que l'effet de la garantie du gouvernement ne devait commencer que six années après l'achèvement du canal.

M. MELDRUM.—Ne doit commencer qu'à l'achèvement du canal.

Honorable SIR MACKENZIE BOWELL.—C'est très-raisonnable.

Le PRÉSIDENT.—En somme, vous considérez l'entreprise comme un projet digne d'attirer l'attention des autorités ?

M. MELDRUM.—Très-certainement. Selon moi, il importe d'insister auprès du gouvernement canadien pour obtenir son assistance sous une forme ou sous une autre, et avec cette assistance, l'exécution de ce projet peut être commencée immédiatement.

Canal de la Baie Georgienne

Le PRÉSIDENT.—Nous serions, je suppose, justifiables, de faire rapport à la Chambre que vous êtes disposé à recommander le projet à votre compagnie comme vous le faites ici ?

M. MELDRUM.—Certainement. Je crois qu'il est entièrement compris que la compagnie du canal en question aurait le droit de posséder et de se servir à perpétuité sur le canal de ses propres barges pour les fins du commerce.

Honorable SIR MACKENZIE BOWELL.—Si la compagnie avait ce droit à perpétuité, les barges de la compagnie seraient donc exemptes de péages ?

M. MELDRUM.—Non, la compagnie serait sujette aux péages comme tous les autres possesseurs de barges. La compagnie serait obligée d'entretenir le canal à même ses propres bénéfices, et quel que soit le point de vue auquel vous vous placez, tout revient à la même chose.

Honorable SIR MACKENZIE BOWELL.—L'usage libre du canal pour les travaux de construction et de réparations, et pour toute autre chose de même nature, me paraît juste ; mais si la compagnie est exempte de péages en se servant du canal pour les fins du commerce, et si elle est chargée de tout le trafic du canal entre les eaux du lac Huron et Montréal, en créditera-t-elle son compte de profits ?—Elle ne le fera certainement pas si elle retient le libre usage du canal.

M. MELDRUM.—Elle est tenue, en vertu de la clause deuxième de l'article 23 de son contrat, de se débiter le péage, parce que c'est une clause inscrite contre les taux préférentiels. La compagnie est donc obligée de se charger les mêmes péages auxquels seront assujettis les autres navigateurs.

Honorable SIR MACKENZIE BOWELL.—Mais déduirez-vous du passif de la compagnie les bénéfices que vous aurez ainsi réalisés, afin de réduire les obligations de ceux qui auront garanti l'intérêt sur les débetures ?

M. MELDRUM.—Vous seriez obligé d'imposer à la compagnie les mêmes taux qu'aux autres particuliers.

Honorable SIR MACKENZIE BOWELL.—Considérerait-on cela comme un profit réalisé par le canal et en déduction du compte de l'intérêt ou de celui du capital ?

M. MELDRUM.—Oui, sans doute. Pour ce qui regarde les taux préférentiels, il y a dans le contrat une clause qui les prohibe. J'ai discuté le même point avec le gouvernement du Mexique, et je n'ai qu'une remarque à faire à ce sujet. Nous demandâmes aux ministres mexicains si l'imposition de taux préférentiels prohibait l'imposition d'un taux spécial à un maître de barge qui aurait une cargaison considérable.

Vous ne seriez pas disposés à admettre—leur avons-nous dit—que celui qui aurait une cargaison de 100 tonnes dût payer le même taux que celui dont la cargaison serait de 10,000 tonnes ; mais vous pourriez imposer un taux préférentiel sur la cargaison de 10,000 tonnes. Cette préférence sera-t-elle prohibée, leur avons-nous demandé ?

Le gouvernement mexicain répondit : non elle ne sera pas prohibée ; mais si toute autre personne veut bénéficier du taux imposé sur 10,000 tonnes, vous devez transporter sa cargaison pour le même taux que vous avez chargé à d'autres, parce que tous doivent être mis sur le même pied.

Honorable SIR MACKENZIE BOWELL.—C'est le principe consacré par l'Acte des douanes.

M. MELDRUM.—Vous pouvez imposer des taux spéciaux ; mais il faut que tous puissent en profiter.

Le PRÉSIDENT.—Avez-vous donné votre attention aux avantages qui peuvent être tirés de l'électricité ?

M. MELDRUM.—Je n'ai reçu de M. McLeod Stewart aucun renseignement sur la force électrique qui pourrait être obtenue du canal.

ORMOND HIGMAN comparait devant le comité et est interrogé comme suit :—

M. STEWART.—Vous avez parcouru cette route depuis 25 ans. Voulez-vous dire à ce comité ce que vous pensez des avantages à tirer du canal au moyen de l'électricité ?

M. HIGMAN.—Je n'ai parcouru qu'une partie de la route—celle située entre les rivières Mattawa et Ottawa; mais j'ai parcouru cette partie de manière à me la faire connaître passablement bien. Dans une lettre que je vous adressais, il y a deux ou trois ans, je déclarais que, dans mon opinion, la force qui peut être obtenue des eaux de l'Ottawa pour les fins électriques, égalait celle du Niagara. Je voudrais modifier maintenant cette déclaration en disant que je crois cette force infiniment supérieure à celle du Niagara. A Niagara, en effet, la force est concentrée sur un seul point et ne peut être utilisée que dans la limite d'un rayon de trente ou quarante milles, tandis que l'Ottawa procurerait de la force sur tout un parcours de 400 milles, et à des distances très avantageuses.

Nous croyons que, dans un avenir rapproché—disons dans une dizaine d'années, peut-être—l'électricité sera la force motrice de tous nos chemins de fer à longs parcours, c'est-à-dire, pour le transport des passagers.

Le chemin de fer Canadien du Pacifique suit une ligne parallèle au canal projeté et à proximité de ce canal sur tout le parcours, à partir du lac Nipissingue jusqu'à Montréal, et sur cette partie l'électricité pourrait être certainement employée comme force motrice pour les fins du trafic du chemin de fer, et elle pourrait être aussi employée pour la traction, ou le remorquage des barges sur le canal.

Aux Rapides du Chat il y a une force hydraulique illimitée, et il me semble que la force électrique pourrait être à cet endroit employée à la fusion du fer. Ce genre d'application de l'électricité est considéré comme possible. Or, la contrée située le long du tracé du canal projeté est remplie de fer, et l'on pourrait, pour sa fusion, se servir de la force électrique au lieu de combustible.

Je n'ai pas fait de calculs pour déterminer la quantité de forces de chevaux que pourrait produire la force électrique obtenue des différents rapides; mais cette quantité serait énorme. Nous en avons une idée à notre porte, ici, où deux rapides ne sont pourtant employés que partiellement pour produire de l'électricité.

Une très petite fraction de la force hydraulique de ces deux rapides, situés l'un à Ottawa, l'autre à Deschenes, n'est, en réalité, employée, et cette force hydraulique est ainsi distribuée sur tout le parcours du canal projeté.

Le PRÉSIDENT.—Il n'y a aucun doute à ce sujet et la même chose existe à quelques milles de Montréal.

M. HIGMAN.—Oni, et cette force hydraulique se trouve distribuée à des intervalles si bien situés qu'elle permettrait de produire de l'électricité sur chaque section de vingt ou trente milles, et toutes ces sections seraient reliées, dans les deux directions, par un courant électrique continu sur tout le parcours du canal, courant qui pourrait être employé, je n'en ai aucun doute, à la traction des convois du chemin de fer.

On pourrait aussi l'utiliser à la fabrication du carbure de calcium pour le gas acétylène et à bien d'autres usages. De fait, la force électrique de ce canal pourrait être employée à une variété illimitée d'usages.

Le PRÉSIDENT.—Cette distribution de force hydraulique s'étend jusqu'à la Mattawa, et c'est tout ce que vous en savez.

M. HIGMAN.—C'est tout ce que j'en sais. Je connais très bien la contrée située entre l'Ottawa et la Mattawa, et il est incontestable qu'il y a là de magnifiques forces hydrauliques.

Honorable **SIR MACKENZIE BOWELL.**—Quelle distance y a-t-il entre la Mattawa et le lac Nipissingue?

M. HIGMAN.—Je l'ignore.

M. MARCUS SMITH.—Je ne m'en souviens pas très bien, moi-même; mais je crois que c'est environ 40 ou 50 milles.

M. HIGMAN.—Il n'y a aucun doute que si une compagnie, possédant une charte pour construire ce canal, recevait l'offre d'une force hydraulique égale à celle de Niagara, elle considérerait cette offre comme une magnifique affaire. Pourtant, l'état de choses qui existe sur la route du canal projeté, est bien supérieur.

Honorable **SIR MACKENZIE BOWELL.**—M. Smith, dans ses calculs et son estimation du coût de construction du canal, a pris en considération l'usage que l'on pouvait faire de l'électricité sur tout le parcours de cette route.

Canal de la Baie Georgienne.

LE PRÉSIDENT.—Je suppose que l'électricité pourrait être employée avantageusement pendant les travaux de construction.

M. HIGMAN.—Oh ! oui.

HONORABLE SIR MACKENZIE BOWELL.—On pourrait l'employer aux excavations.

LE PRÉSIDENT.—Elle économiserait beaucoup de main-d'œuvre.

HENRY K. WICKSTEED comparait devant le comité et est interrogé comme suit :—

M. STEWART.—Vous êtes un ingénieur civil.

M. WICKSTEED.—Oui.

M. STEWART.—Et vous avez parcouru presque toute cette route.

M. WICKSTEED.—La plus grande partie.

M. STEWART.—Voulez-vous dire au comiié s'il y aurait, suivant vous, des avantages à tirer du canal en question, et si sa construction est possible ?

M. WICKSTEED.—Je ne sais pas que je puisse ajouter beaucoup au témoignage que j'ai déjà donné et qui est écrit, ainsi qu'au rapport de M. T. C. Clarke. Je puis corroborer tout ce qui est dit dans ce rapport.

LE PRÉSIDENT.—Vous n'avez rien vu depuis qui soit de nature à changer votre opinion ?

M. WICKSTEED.—C'est plutôt le contraire qui est la vérité. Ma conviction est que la construction de ce canal est possible.

HONORABLE SIR MACKENZIE BOWELL.—Votre opinion a été donnée déjà dans le rapport de M. Clarke.

M. WICKSTEED.—Oui, j'ai été cité plusieurs fois et je vous ai envoyé une réponse écrite aux questions posées par M. McLeod Stewart.

M. STEWART.—Vous avez répondu à ces questions ?

M. WICKSTEED.—Oui.

LE PRÉSIDENT.—Avez-vous donné également votre opinion sur la question de l'emploi de la force électrique ?

M. WICKSTEED.—Oui, mais incidemment. N'étant pas un spécialiste en matière d'électricité, je ne me suis pas étendu sur ce point.

LE PRÉSIDENT.—Quelle est votre opinion sur la praticabilité d'un canal de quatorze pieds de profondeur ?

M. WICKSTEED.—Quant à la praticabilité, elle ne soulève dans mon esprit aucun doute.

LE PRÉSIDENT.—Quand avez-vous parcouru la route la dernière fois ?

M. WICKSTEED.—J'en ai parcouru la plus grande partie, l'hiver dernier, en compagnie de M. Stewart.

LE PRÉSIDENT.—Votre rapport sur ce canal a-t-il été publié ?

M. WICKSTEED.—Il l'a été.

LE PRÉSIDENT.—M. Clarke et M. Shanley ont fait rapport sur ce sujet, il y a un grand nombre d'années. Avez-vous eu quelque chose à faire au sujet de leurs rapports ?

M. WICKSTEED.—Non, je n'ai rien eu à faire. J'ai vu depuis M. Clarke, ainsi que son rapport que j'ai étudié à fond.

HONORABLE M. PROWSE.—Serait-il possible de faire un canal de vingt pieds de profondeur ?

M. WICKSTEED.—C'est ce que j'ai proposé d'abord, et je suis l'auteur de cette proposition. J'ai toujours été porté à croire à la praticabilité d'un canal de vingt pieds. Le témoignage du major Simmons, qui a été employé par la commission nommée pour s'occuper des questions relatives à la navigation en eau profonde et s'enquérir des améliorations à faire subir aux canaux de l'Etat de New-York, et d'autres questions, a paru être en faveur d'un tirant moindre. Il a paru croire qu'un canal de quatorze pieds serait aussi économique qu'un canal de vingt pieds, vu le nouveau mode adopté de faire remorquer les barges.

HONORABLE M. PROWSE.—Le transbordement ne deviendrait-il pas nécessaire ? Si vous aviez un canal de vingt pieds de profond, les gros vaisseaux ne pourraient-ils pas y passer sans transbordement ?

M. WICKSTEED.—Ce fut ma première opinion ; mais il y a des objections. L'on dit qu'un équipage de vaisseau océanique ne convient pas à la navigation intérieure.

Le PRÉSIDENT.—Les frais d'un vaisseau océanique sont proportionnellement beaucoup plus considérables que les frais des barges à vapeur.

Honorable M. PROWSE.—Quelle différence y aurait-il ? Vous n'auriez aucunement besoin de barges à vapeur.

M. WICKSTEED.—Quant aux barge à vapeur, elles ne sont jamais en repos. Lorsqu'elles ont atteint leur destination et qu'elles ont été déchargées, elles sont de suite renvoyées.

Honorable M. PROWSE.—Ces barges, je présume, donnent beaucoup d'emploi et de trafic sur leur parcours.

M. WICKSTEED.—Oui.

Honorable M. PROWSE.—Il n'y a pas de port plus dispendieux pour les déchargements que ne l'est Montréal. Tous les maîtres de navires vous diront la même chose.

M. WICKSTEED.—Je crois que le canal de l'Ottawa serait prolongé jusqu'à Montréal en passant par Back River, à environ quatre milles en arrière de Montréal.

Honorable SIR MACKENZIE BOWELL.—Ne l'appelle-t-on pas Black River ?

M. WICKSTEED.—Non, c'est Back river.

Honorable SIR MACKENZIE BOWELL.—Mais il faudrait la canaliser ?

M. WICKSTEED.—Oui ; mais cette rivière n'a que deux rapides.

Le PRÉSIDENT.—Cette rivière, à part ses deux rapides, est amplement pourvue d'eau ?

M. WICKSTEED.—Oui, amplement, à part ses deux rapides. Je crois que le canal projeté aboutirait à cette rivière, ce qui créerait un autre port derrière le havre actuel de Montréal, égal à ce dernier et même plus considérable.

Le PRÉSIDENT.—Je suppose que si l'on ajoute à vos présentes réponses ce que vous avez dit auparavant, nous aurons l'exposé complet de votre opinion ?

M. WICKSTEED.—Je ne crois pas pouvoir rien ajouter à ce que j'ai déjà dit. Ma première opinion a été rédigée il n'y a que quelques jours.

Le comité lève sa séance.

LISTE DES QUESTIONS.

LISTE DES QUESTIONS ADRESSÉES À DIVERSES PERSONNES POUR EN OBTENIR DES RENSEIGNEMENTS RELATIFS À LA VOIE NAVIGABLE À ÉTABLIR POUR RELIER LES EAUX DU SAINT-LAURENT A CELLES DU LAC HURON.

1. Etes-vous d'avis que la construction du canal projeté de la Baie Georgienne profiterait au commerce général du Canada ?

2. Quel effet la construction de ce canal aurait-il sur le commerce du Nord-Ouest et du Manitoba ?

3. Quel commerce pourrait-on faire par ce canal, et quel serait son effet sur les provinces d'Ontario et de Québec ?

4. Quel serait l'effet de ce canal sur le commerce des villes de Montréal et de Québec ?

5. Jusqu'à quel point l'ouverture de cette voie navigable contribuerait-elle à développer les ressources locales ?

6. Quel serait son effet sur le trafic des chemins de fer Canadien du Pacifique, d'Arnprior et Parry-Sound, et sur le développement des voies ferrées dans la région nord d'Ontario ?

7. Quel serait son effet sur les industries ayant pour matière première les divers bois sciés et la pulpe de bois ?

8. Jusqu'à quel point contribuerait-elle à développer les industries minières et métalliques dans la vallée de l'Ottawa, et particulièrement à l'exploitation des mines de fer ?

9. Quel serait son effet sur le coût du transport des grains et produits du Nord-Ouest, à partir des grands lacs jusqu'au bord de l'Atlantique, et aux ports des Etats de la Nouvelle-Angleterre ?

10. Quelle différence y a-t-il entre ce que coûterait, aujourd'hui, la construction de ce canal et ce qu'il aurait coûté en 1860 ?

11. Quelle serait la longueur de la saison de navigation sur ce canal, et quelle serait la différence entre la longueur de cette saison et celle de la saison de navigation au Saut-Sainte-Marie et à Montréal ?

12. Quels seraient les avantages qu'offrirait le nouveau canal au point de vue militaire ?

13. Veuillez aussi donner les renseignements importants que vous possédez sur la possibilité de ce canal, sur ses perspectives financières, ou sur les résultats de l'entreprise, qui ne sont pas déjà fournis dans les réponses aux questions précédentes ?

RÉPONSES AUX QUESTIONS QUI PRÉCÈDENT DONNÉES PAR ENTRE-AUTRES, LES PERSONNES SUIVANTES :

Sir WM VAN HORNE, chevalier de l'ordre Saint-Michel et Saint-George, président de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique;

WALTER SHANLY, écr, I. C.;

WM WHITE, écr, Pembroke;

R. W. SHEPHERD, écr, directeur-gérant de la Compagnie de navigation de la rivière Ottawa;

L. P. SNYDER, écr, gérant de la "Traders Bank," de North Bay;

GEO. G. DUSTAN, écr, de Darmouth, N. E.;

R. ADAMS DAVEY, I. C., et

H. K. WICKSTEED, I. C., de Cobourg.

1. Oui.

2. Tout ce qui tendrait à réduire le coût du transport entre le Manitoba et le Nord-Ouest et le bord de la mer, produirait incontestablement un bon effet.

3. Le commerce sur ce canal serait principalement le transport du grain, des produits forestiers et miniers et d'autres frets bruts. D'un autre côté, ce canal, par ses forces hydrauliques, permettrait l'établissement d'importantes industries sur tout son parcours dans les provinces de l'Ontario et Québec.

4. Un pareil canal devrait augmenter considérablement le commerce de Montréal et de Québec et d'autres ports de mer canadiens.

5. Il contribuerait à développer les ressources locales en utilisant ses forces hydrauliques, et aussi en réduisant le coût du transport.

6. Pour ce qui regarde le chemin de fer Canadien du Pacifique, le nouveau canal devrait lui procurer plus de trafic qu'il ne lui en ôterait. Quant aux autres chemins de fer mentionnés dans la question je ne suis pas en état d'en parler.

7. Ce canal permettrait d'utiliser toutes sortes de produits forestiers dont plusieurs ne peuvent arriver sur le marché par suite du coût trop élevé du transport.

8. Ce canal devrait favoriser considérablement le développement des opérations minières dans la vallée de l'Ottawa et au delà de cette vallée.

9. Ce canal devrait réduire, dans une certaine mesure, le coût du transport; mais je ne suis pas en état d'estimer cette réduction.

10. Ce canal devrait coûter beaucoup moins, aujourd'hui, qu'en 1860, vu les améliorations que l'outillage et les méthodes pour ces sortes de constructions ont subies depuis cette époque.

11. La longueur de la saison serait à peu près la même qu'au Saut-Sainte-Marie.

12. Quant aux avantages que ce canal offrirait pour la défense du pays, je ne suis pas un militaire et ne puis répondre à cette question.

WM VAN HORNE.

31 mars 1898.

1. Je crois que le commerce général du Canada profiterait de ce canal.

2. La construction de ce canal ne pourrait faire autrement que de profiter au Nord-Ouest en réduisant le coût du transport, particulièrement sur tout le parcours de ce canal. La vallée de l'Ottawa pourrait devenir, grâce à ce canal, la région la plus propre à la minoterie, ou à la fabrication des farines.

3. Le commerce de ce canal serait principalement celui des céréales. Quant à son effet sur les deux provinces nommées dans la question, il serait bienfaisant, vu qu'il stimulerait généralement le commerce.

4. Les grains des lacs Michigan et Supérieur pourraient être transportés à meilleur marché à Montréal qu'à New-York, et leur transport jusqu'à Québec ne coûterait pas plus que les plus bas prix jamais payés des lacs à New-York.

Canal de la Baie Georgienne.

5. Ce canal ne pourrait faire autrement que de développer les ressources locales ; mais quant à essayer d'évaluer ce développement, il faudrait pour cela faire un calcul qui n'aurait d'autres bases que des suppositions.

6. Tout ce qui profite au pays généralement, ne saurait être aucunement préjudiciable aux chemins de fer. Le trafic et les profits du chemin de fer "New-York Central" qui longe le libre parcours du canal Erié, se sont, par exemple, accrus tous les ans, et s'accroîtront encore lorsque ce canal aura subi les améliorations en voie d'exécution, améliorations qui lui permettront de recevoir des vaisseaux d'un tirant d'eau de neuf pieds.

7. L'effet du nouveau canal projeté serait certainement très bienfaisant.

8. Le développement et le succès des industries mentionnées dans la présente question, dépendent principalement du transport à bon marché, et c'est ce que procurerait la nouvelle voie navigable projetée.

9. L'effet du nouveau canal ne serait pas très sensible, à moins qu'on n'ouvre une voie navigable correspondante, en droite ligne à partir du lac Saint-Louis jusqu'au lac Champlain.

10. Le coût de toute l'entreprise ne serait maintenant pas moins élevé que la plus haute estimation faite par les spécialistes déjà entendus.

11. La saison de navigation, généralement entre les lacs et Montréal, serait, par le nouveau canal, d'une dizaine de jours plus courte que par le canal Welland.

12. Ce serait un nouveau canal auxiliaire précieux pourvu que le drapeau britannique pût en même temps maintenir sa suprématie navale sur les lacs.

13. 1^o *La possibilité de l'entreprise* : Elle est très possible, si l'on se borne à 9 pieds de profondeur.

2^o *Ses perspectives financières* : Il ne faut pas compter sur les profits nets. Le nouveau canal devrait être une route libre, si ce n'est le péage strictement nécessaire à l'entretien convenable de cette route.

3^o *Résultats de l'entreprise* : Ces résultats doivent être considérés seulement au point de vue général du commerce du pays, et les réponses données, ici, à la plupart des questions posées, portent à croire que ce nouveau canal navigable profiterait généralement au Canada.

W. SHANLY.

26 mars 1898.

1. Il (le nouveau canal) abrégèrait sensiblement la route entre la tête du lac Supérieur et Montréal, et procurerait une voie navigable entièrement sûre à partir de l'embouchure de la rivière des Français jusqu'à Montréal.

3. Le nouveau canal ne profiterait peut-être pas beaucoup à la province de l'Ontario, si ce n'est la portion nord de cette province. Mais, à mon avis, il ferait de Montréal un autre New-York.

4. On ne saurait évaluer trop haut l'importance qu'aurait ce canal pour les deux villes, mentionnées dans cette question.

5. Je crois que le nouveau canal développerait immensément la vallée de l'Ottawa, et qu'il ouvrirait un marché au bois dur et à la pulpe de bois—ces deux matières qui sont aujourd'hui virtuellement inutiles par suite du prix élevé du transport.

6. Je ne crois pas que le nouveau canal pût nuire sensiblement aux chemins mentionnés dans cette question, vu que, par suite de l'accroissement de la population, qui résulterait de la construction du canal, ces chemins feraient autant de trafic qu'il leur serait possible de faire.

8. J'ai déjà répondu à cette question ; mais je puis ajouter que, grâce au nouveau canal, il y aurait plus de facilités pour le transport de grandes quantités d'érable, de bouleau, de frêne et d'autre bois dur que l'on n'abat pas maintenant et dont la quantité est presque inépuisable.

Le nouveau canal, en outre, favoriserait particulièrement l'exploitation des mines de fer.

L'un des plus riches dépôts de fer se trouve à 40 milles de cette ville (Ottawa), et à un demi-mille de la rivière Ottawa. Or, ce fer est entièrement inutile par suite

du prix élevé du transport ; mais ce dépôt deviendrait d'une immense valeur si le canal projeté était construit.

9. Il paraît hors de doute que le coût du transport serait grandement réduit.

10. Je ne puis le dire ; mais je présume que, avec l'assistance des explosifs modernes et les progrès accomplis pour l'exécution de travaux de cette nature, le coût du canal projeté serait bien moins élevé, aujourd'hui, qu'en 1860.

11. La saison de navigation, sur le nouveau canal, serait de six ou sept mois—et à peu près la même qu'au Saut-Sainte-Marie et à Montréal.

WM WHITE.

1. Oui, certainement.

2. Ce canal ajouterait immensément aux moyens de transporter le grain et diminuerait considérablement le coût de ce transport en abrégant la distance qu'il y a à partir du Nord-Ouest jusqu'à Montréal et Québec, et il améliorerait généralement le commerce de transport.

3. Avec l'assistance de ce canal, le grain, les bois sciés, la pulpe de bois et les produits manufacturés de l'ouest trouveraient plus promptement un débouché.

Ce canal offrirait de grands avantages à la portion nord-est de l'Ontario et à la province de Québec.

4. Ce canal améliorerait le commerce de Montréal et de Québec. Ce serait un puissant rival du canal Erié, et il attirerait, sans doute, une grande partie du commerce de grain qui passe maintenant par le port de New-York.

5. La construction de ce canal ouvrirait une grande région et contribuerait à l'établissement de villages et de villes sur son parcours. Les forces hydrauliques qu'il procurerait permettrait de développer une force électrique illimitée.

6. La construction de ce canal développerait et établirait la portion nord-est de l'Ontario, ce qui profiterait beaucoup aux chemins de fer déjà construits.

7. Le nouveau canal favoriserait de plus les industries mentionnées dans cette question parce qu'il permettrait de construire des scieries et manufactures de pulpe à divers endroits de son parcours.

8. Il favoriserait beaucoup le développement des industries minières et métallurgiques en procurant un moyen de transport économique des produits de la classe de ceux provenant d'industries de cette nature.

10. Le coût de construction devrait être beaucoup moins élevé aujourd'hui qu'en 1860, vu l'amélioration des machines et appareils requis pour la construction d'un canal de cette nature, et cette entreprise, en outre, pourrait être exécutée non seulement pour un prix moins élevé, mais aussi beaucoup plus rapidement.

11. La longueur de la saison de navigation sur le nouveau canal, devrait être en moyenne de sept mois—c'est-à-dire du 25 avril au 25 novembre.

12. La nouvelle route serait d'une grande utilité militaire pour introduire des canonnières dans le cœur même du pays, ou les faire remonter des ports de mer aux grands lacs de l'intérieur.

R. W. SHEPHERD,

Directeur gérant de la Compagnie de navigation de la rivière Ottawa.

1. Je suis certainement de cet avis. D'après ce que j'ai pu apprendre, au moins quatre-vingt pour cent des grains des États de l'ouest atteignent la mer en passant par le canal Erié qui est une route beaucoup plus longue que celle mentionnée dans la question ci-dessus. Montréal est plus près de l'Europe que New-York, et par la voie de la vallée de l'Ottawa, Montréal est encore à 340 milles plus près de Chicago que par la voie du Saint-Laurent. Je suis d'opinion que l'ouverture d'une voie navigable dans le nord—voie praticable qui, au point de vue national, posséderait plusieurs avantages sur le Saint-Laurent—nous procurerait un bien plus grande part du commerce de grain de l'ouest que celle que nous obtenons par les routes actuelles.

2. Les provinces du nord-ouest auraient dans le nouveau canal une route navigable continue jusqu'au Fort-William, et beaucoup plus courte que celle dont elles se servent maintenant, et cette nouvelle voie navigable réduirait nécessairement le coût

Canal de la Baie Georgienne.

du transport des marchandises à destination de l'ouest, tout en procurant aux produits de ces provinces une route plus courte jusqu'à la mer. Puis, outre l'avantage d'un plus court trajet à partir du Fort-William, le temps qu'il faudrait pour atteindre Montréal, ne serait pas proportionné à la distance, vu les longs cours d'eau navigables et à l'état presque naturels de l'intérieur, qui feraient partie du nouveau canal, et qui ne seraient aucunement affectés par la marche rapide des steamers, comme la chose se voit dans quelques-uns des autres canaux, où la rapidité des steamers cause de grands dégâts sur les bords.

On a dit qu'un steamer qui partirait de Chicago et passerait par la route du nord, atteindrait Liverpool dans pas plus de temps que pour atteindre New-York en passant par le canal Erié.

3. La région que le nouveau canal traverserait est riche en mines diverses, en bois dur et autres bois de service. Une partie de ce bois est maintenant exportée en Angleterre, pour des fins industrielles, en passant par l'Etat du Maine, après avoir été partiellement manufacturé en matière première pour les grandes fabriques de fil et de papier de la Grande-Bretagne.

L'épinette et le peuplier employés à la fabrication de la pulpe existent en grande quantité dans toute la région traversée par le nouveau canal projeté, et ce bois peut être transporté beaucoup plus avantageusement par eau que par voie ferrée. Le nouveau canal traverserait une région où l'on pourrait obtenir toute espèce de produits agricoles, d'une aussi bonne qualité et à aussi bon marché que dans toute autre région située sur la même latitude. La région du nouveau canal est réellement supérieure aux plus fertiles régions des Etats de l'Union américaine. Une grande partie de cette région n'est pas encore, à bien dire, développée, parce qu'elle est privée des facilités de transport dont elle a besoin.

4. Si le canal projeté était construit, il n'y a aucun doute que les villes de Montréal et de Québec en retireraient un grand avantage. Le grain de l'ouest qui passerait par ce canal serait transmis aux steamers océaniques fréquentant les ports du Saint-Laurent, et ce trafic ne serait pas fait sans augmenter le commerce général et la richesse du pays. Puis, les vaisseaux du canal ne retourneraient pas sans chargement, mais transporterait toute espèce de marchandises pour les habitants de l'ouest.

5. Plusieurs parties du territoire contigu à la route projetée offrent d'immenses facilités pour l'exploitation de ses dépôts miniers. En effet, les forêts abondent partout; on y voit aussi de grandes étendues de terres arables qui n'attendent qu'un débouché pour se couvrir de cultivateurs et, on y voit, en outre, de splendides cours d'eau dont les forces hydrauliques représentent des milliers de forces de chevaux.

Mais toutes ces forces sont maintenant tout à fait inutiles parce qu'elles se trouvent situées hors de la route ordinaire du commerce.

La force hydraulique qui pourrait être développée aux rapides de la Chaudière, sur la rivière des Français, serait certainement immense. Le lac Nipissingue, de son côté, fournirait un approvisionnement d'eau continu; il y a une chute de 27 pieds, environ, aux rapides que je viens de mentionner, rapides qui procureraient une force hydraulique capable de mettre en mouvement un grand nombre de manufactures, et les produits qui en sortiraient auraient pour débouché le nouveau canal.

6. Il est difficile pour moi de répondre à cette question qui touche à de si grands intérêts. La Compagnie d'Ottawa, d'Arnprior et Parry-Sound est maintenant en possession d'une flotte de cinq steamers pour faire le service entre les ports des Etats-Unis et Parry-Sound, et cette flotte fera, sans doute, une partie du trafic qui était auparavant fait par d'autres.

Mais la nouvelle route projetée serait une voie navigable et directe entre l'ouest et Montréal; elle n'aurait que quelques écluses et quelques milles seulement de canal artificiel. Dans ces conditions elle devrait être une route plus économique que celle de Parry-Sound.

Si l'n'était pas possible avant la clôture de la navigation, de transporter par cette nouvelle route tout le grain de l'ouest jusqu'à Montréal dans des barges de canal, des élévateurs devraient être construits à North-Bay et remplis avec le grain

que de plus gros bateaux des lacs apporteraient sûrement et aisément en passant par la rivière des Français et le lac Nipissingue.

North-Bay est beaucoup plus rapproché de Montréal que tout autre point du lac Nipissingue, sur la ligne du Pacifique, et ce port recevrait ainsi les grains transportés par les bateaux de l'Ouest; puis, l'on pourrait en faire l'expédition à Montréal à des taux de transport capables de rivaliser avec ceux des autres routes.

7. La construction du nouveau canal donnerait immédiatement une grande impulsion aux industries qui préparent le bois de service et manufacturent la pulpe. En effet, ces produits encombrants exigent un espace hors de proportion avec leur valeur, et leur transport par voie navigable est beaucoup moins dispendieux que par voie ferrée dont l'énorme quantité de matériel roulant constitue un chargement additionnel. C'est-à-dire que la disproportion du volume de ces produits avec leur valeur est cause que le prix de leur transport par voie ferrée est trop élevé, tandis que, si leur transport se faisait par eau, on épargnerait l'espace perdu pour le matériel roulant de la voie ferrée, et le prix du transport serait par suite beaucoup moins élevé que dans le premier cas.

Le district que traverserait le canal projeté est très fortement boisé, et un grand commerce d'exportation des deux produits mentionnés plus haut devrait être fait par ce nouveau canal.

8. Le minerai peut toujours être transporté plus avantageusement par eau que par voie ferrée. C'est pourquoi l'ouverture de la route navigable projetée, route beaucoup plus courte que toutes les autres voies de communication, et dont la construction rencontrerait très peu d'obstacles naturels, devrait stimuler considérablement les industries minières et métallurgiques de la vallée de l'Ottawa et aussi des régions situées à l'ouest de cette vallée, lesquelles abondent en dépôts miniers de toute espèce.

9. Je crois que le coût du transport du grain de l'ouest à l'Atlantique, par les routes existantes, est aussi réduit que possible; mais, si l'on veut le réduire davantage, il n'y a qu'un moyen à prendre: c'est d'abréger la distance qu'il y a pour atteindre les ports océaniques.

La route du nord qui serait ouverte par la construction du canal projeté, est la plus courte, et elle est la moins dangereuse, vu que tout son parcours, depuis l'embouchure de la rivière des Français jusqu'à Montréal, est à l'intérieur.

La seule exception à faire serait le lac Nipissingue dont les eaux sont parfois houleuses; mais les difficultés de ce lac n'ont rien qui approche ce que l'on rencontre sur les grands lacs.

Le nouveau canal projeté serait une route sûre et de plusieurs centaines de milles plus courte que les autres routes pour le transport du grain jusqu'à l'océan. D'où il suit que le prix du transport du grain par cette route serait considérablement réduit, et que cette réduction forcerait les routes rivales des États-Unis de réduire leur propre tarif, si non leur trafic prendrait la direction du nouveau canal canadien.

10. Le coût de construction du nouveau canal serait beaucoup moins élevé maintenant qu'en 1860. Il n'y avait alors aucune voie ferrée dans le district où passerait le canal projeté, tandis qu'aujourd'hui, presque tous les points importants de ce canal, sinon tous, sont reliés par des chemins de fer. La conséquence, c'est que les matériaux et approvisionnements pourraient être transportés par voie ferrée sur tous les points, de Montréal à North-Bay, à quelques milles seulement de la route projetée.

Quant à la section de la rivière des Français, les matériaux et approvisionnements pourraient être transportés par des bateaux à partir de North-Bay. Ces bateaux traverseraient le lac Nipissingue et remonteraient la rivière des Français. Le coût des machines et matériaux de construction est tellement diminué depuis 1860, grâce aux diverses facilités que nous avons aujourd'hui et qui n'existaient pas alors, que l'estimation actuelle du coût est, au moins, de vingt pour cent plus basse que l'eût été le coût de la même entreprise en 1860.

11. Le lac Nipissingue est ouvert à la navigation tout aussitôt qu'au Saut-Sainte-Marie ou qu'à Montréal. De fait, je suis d'avis que l'ouverture de la navigation sur le lac Nipissingue précède de quelque jours l'ouverture de la navigation aux deux endroits que je viens de mentionner. Mais on n'a pas tenu un registre

Canal de la Baie Georgienne.

statistique sur ce point, et il serait difficile de donner une réponse exacte à la présente question.

On peut dire, toutefois, que, généralement, la glace sur le Nipissingue se rompt au commencement d'avril, et qu'après le 15 de ce mois, les eaux de ce lac sont libres. Les rivières et les autres lacs situés sur la nouvelle route projetée, mais dans le voisinage de North Bay, sont libres dans le même temps.

Quant à la formation de la glace, elle a lieu vers le 1er décembre.

12. On ne pourrait choisir une meilleure route au point de vue de la défense nationale, ou au point de vue militaire.

13. En pratiquant un barrage sur l'une des décharges dans la rivière des Français, les eaux du lac Nipissingue pourraient être maintenues à une certaine hauteur, c'est-à-dire, cinq pieds, au moins, au-dessus du niveau ordinaire qu'atteint le lac pendant la saison des hautes eaux, et ce barrage pourrait être fait sans nuire aux droits acquis de qui que ce soit, si ce n'est dans très peu de cas où l'on pourrait remédier aux inconvénients du niveau élevé du lac en construisant, à peu de frais, quelques digues ou jetées.

Le niveau du lac à la Truite pourrait être abaissé de cinq pieds par le même moyen, ce qui réduirait à une quinzaine de pieds la chute entre les deux lacs. Il y a un chenal naturel entre ces deux lacs—presque de même niveau—et, d'après ce que j'ai pu voir, il n'y a aucun obstacle qui rende impraticable la nouvelle route projetée, du moins, pour ce qui regarde la section située dans le voisinage de North Bay.

L. P. SNYDER,
Gérant de la "Traders Bank."

NORTH BAY, 18 mars 1898.

Réponses de M. Dustan aux questions 1, 2, 4 et 12 contenues dans la liste des questions qui précèdent :

1. En favorisant la colonisation et en développant les ressources naturelles du pays le nouveau canal projeté ne pourrait faire autrement que d'accroître immensément le commerce général du Canada—y compris le commerce de la région qu'il traverserait, et le commerce avec l'étranger.

2. La prospérité permanente du Canada dépend moins de ses gisements aurifères que de l'ouverture de ses terres à grains et du développement de ses ranches du Nord-Ouest.

Les ministres de la couronne ont exprimé leur intention de se dévouer à ces deux grands intérêts. Or, il n'y a pas de meilleur moyen de promouvoir ces deux intérêts que d'améliorer les conditions du transport des produits de ce nord-ouest jusqu'à leurs marchés.

L'on ne saurait trop faire dans ce sens.

Une très faible réduction du coût du transport du blé augmenterait, bientôt, considérablement la production de cette céréale. Le temps n'est pas éloigné où les routes actuelles seront tout à fait insuffisantes pour transporter les produits de l'ouest. La nouvelle route navigable projetée ne recevrait pas seulement une part du trafic actuel ; mais elle en créerait d'autres dont on ne saurait exagérer l'importance.

La nouvelle route serait la meilleure impulsion à donner à la colonisation du Nord-Ouest. Elle serait pour la population de cette partie du pays une voie navigable et sûre, directe et protégée—presqu'en ligne droite du Saut-Sainte-Marie à Montréal—et elle réduirait considérablement le coût du transport et les risques à courir.

La route du Saint-Laurent sera toujours exposée à une vive concurrence sur le lac Erié. Mais par la route de l'Ottawa, à partir du Saut-Sainte-Marie et de l'embouchure du lac Michigan, le trafic se fera sur des eaux entièrement canadiennes, et chaque piastre dépensée pour le transport restera en Canada.

En réduisant le coût du transport de chaque minot de blé, les profits du cultivateur du Nord-Ouest sont augmentés d'autant, et cette réduction contribuerait directement, et dans une grande mesure, au développement de la richesse, de la prospérité et de la colonisation du Nord-Ouest.

4. Le nouveau canal projeté permettrait de transporter à Montréal d'immenses quantités de grains qui, sans ce canal, prendraient la direction de New-York.

L'un des plus sérieux inconvénients du port de Montréal est la courte durée de la saison de navigation. Or, en ouvrant la route de l'Ottawa, sur laquelle la saison de navigation serait à peu près de même durée qu'à Montréal, on ferait plus que doubler les moyens de transport des grains dans un temps où le besoin s'en ferait le plus sentir, et cet appoint stimulerait proportionnellement le commerce maritime de Montréal.

12. Les approches du canal projeté, dans ses deux directions, sont faciles à défendre. Il est loin de la frontière et à l'abri d'une attaque. Ce serait une base d'approvisionnements et d'opérations aussi bien qu'un moyen de communication avec les grands lacs, et un abri pour les vaisseaux engagés dans le commerce des lacs.

Très respectueusement soumis.

GEORGE GORDON DUSTAN.

DARMOUTH, NOUVELLE-ECOSSE,
6 avril 1898.

1. Il n'y a aucun doute sur ce point. En effet, ce canal permettrait d'exploiter les ressources naturelles de la vallée de l'Ottawa, qui, autrement, resteraient inexploitées. Il attirerait dans cette vallée une nombreuse population; il ferait établir dans la région de l'Ottawa plusieurs industries et créerait un nouveau centre de consommation de plusieurs articles que produisent d'autres parties du Canada.

Le nouveau canal serait aussi une autre grande et économique avenue du commerce qui profiterait beaucoup à tout le Canada, et dont une partie importante des Etats-Unis, même, tirerait un grand avantage.

2. Le nouveau canal serait une route plus courte, plus sûre et plus économique pour atteindre la mer, où à partir de celle-ci, que toutes les routes navigables existantes, et la concurrence qu'il provoquerait entre toutes les routes profiterait aux cultivateurs, aux propriétaires de ranches, etc., à toutes ces parties du pays, enfin, dont la prospérité dépend si grandement du tarif des transports.

3. Le grain serait le principal article de commerce qui passerait par ce canal; mais les articles suivants tels que les produits bruts et fabriqués de la forêt, savoir: les divers bois sciés, la pulpe de bois, etc.; les produits miniers, tels que le fer, le cuivre, le nickel, les phosphates, etc.; aussi le charbon, les marchandises lourdes à destination de l'ouest et pour la consommation locale; les produits agricoles de la localité, etc., formeraient aussi un volume considérable.

Bref, le nouveau canal profiterait aux deux provinces d'Ontario et Québec.

4. Ce canal ferait actuellement plus que toute autre chose pour faire du port de Montréal ce qu'il devrait être, c'est-à-dire, pour en faire l'un des principaux ports d'expédition de ce continent, et peut-être, le plus considérable.

Le nouveau canal profiterait aussi au port de Québec.

5. La plus grande partie des produits de la vallée de l'Ottawa forme des cargaisons très encombrantes et leur poids est proportionné à leur volume. Or, pour que l'exploitation de ces produits fût rémunératrice, il faudrait que leur transport fût économique.

Le nouveau canal procurerait aussi d'immenses forces hydrauliques pour les fins industrielles.

6. Le nouveau canal développerait plusieurs ressources locales qui ne peuvent l'être au moyen de voies ferrées, et le trafic de celles-ci en profiterait considérablement.

7. Le nouveau canal donnerait une grande impulsion aux industries mentionnées dans cette question, et les rendrait beaucoup plus rémunératrices. Le district de l'Ottawa possède des avantages incomparables pour le développement de l'industrie de la pulpe, et le nouveau canal permettrait aussi de transporter économiquement les divers bois sciés à destination des centres de l'est ou de l'ouest.

8. Il permettrait de développer les industries pour lesquelles la matière première existe en abondance dans la vallée de l'Ottawa. On pourrait, au moyen des forces

Canal de la Baie Georgienne.

hydrauliques du nouveau canal, produire la force électrique requise pour le traitement des minerais, etc.

9. Le nouveau canal réduirait le coût du transport; mais l'importance de cette réduction dépendrait beaucoup de la profondeur du canal, et aussi du péage imposé. Lorsque ce canal sera construit, il n'y a aucun doute qu'il ne soit prolongé immédiatement jusqu'à l'Hudson, ce qui augmenterait considérablement son trafic, ainsi que celui des canaux du Saint-Laurent, et le Canada en général en retirerait un grand avantage.

10. Le coût actuel du nouveau canal et ce qu'il aurait coûté, en 1860, différeraient peu pour un canal de même profondeur—disons de 10 à 12 pieds.

11. La saison de navigation, à l'extrémité est du nouveau canal, serait la même qu'à Montréal. Dans sa partie centrale et son extrémité ouest, elle serait à peu près la même qu'au Saut-Sainte-Marie.

12. Le nouveau canal est la seule voie navigable qui nous permettrait de communiquer par eau avec les lacs. Il serait facile de le tenir ouvert dans le cas de trouble avec les Etats-Unis, et il pourrait devenir le moyen de nous assurer la suprématie sur les lacs, ce qui serait de la plus haute importance pour le Canada.

13. Il y a environ trois ans, je fis une étude soignée des rapports de MM. Walter Shanly et de T. C. Clarke, ainsi que des estimations faites par ces ingénieurs, etc., et j'ai parcouru une portion considérable de la route projetée. Cette étude m'a démontré qu'il n'y aurait aucune difficulté sérieuse à surmonter pour construire ce canal, et que le coût de construction serait étonnamment faible pour une entreprise d'une si grande importance, entreprise bien digne de la plus sérieuse attention des honorables membres du comité du Sénat, qui s'en occupe présentement.

R. ADAM DAVEY.

1. Oui, le nouveau canal devrait inévitablement profiter au Canada en général en procurant à Montréal le moyen de rivaliser avec succès avec New-York comme centre de distribution du commerce de transport de la moitié nord de ce continent.

2. Il procurerait au nord-ouest une route plus courte et plus économique pour atteindre la mer, et permettrait au blé canadien de faire concurrence au blé de la République Argentine, de l'Inde et de l'Europe méridionale sur les marchés du monde, sous le double rapport du prix et de la qualité.

3. On transporterait par ce canal tous les produits les plus encombrants et les plus lourds expédiés du centre, de l'ouest et du sud des Etats-Unis, ainsi que du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest. Ce surcroît de commerce ne développerait pas seulement les affaires dans le port de Montréal, mais aussi dans les provinces voisines. En outre, la vallée de l'Ottawa, elle-même, est reconnue comme très riche en dépôts miniers, en bois pour les diverses fins industrielles; mais ces matières brutes sont trop encombrantes et trop lourdes en proportion de leur valeur pour être transportées en grande quantité par voies ferrées. La navigation de l'Ottawa et les nombreuses branches de cette rivière procurerait un moyen de transport plus économique, qui stimulerait dans une mesure inestimable l'exploitation des sources de produits auxquelles je viens de faire allusion.

4. J'ai déjà dit que les ports de Montréal et de Québec l'emporteraient bientôt sur New-York comme centre de commerce de ce continent. Le Saint-Laurent et les grands lacs sont les débouchés naturels vers l'est; mais le grand coude formé au sud à partir du Saut-Sainte-Marie jusqu'à Toledo; l'interruption de la navigation à Niagara et les rapides et bas-fonds situés entre Prescott et Montréal ont empêché de se servir de ces débouchés naturels en aval du lac Erié, et la conséquence, c'est que la plus courte route jusqu'à la mer s'est trouvée être celle qui aboutit à New-York. Mais la réouverture de l'ancien débouché du lac Huron, en descendant la vallée de l'Ottawa, changerait tout à fait les conditions.

Un essai écrit par M. T. C. Clarke et intitulé "décadence du commerce de New-York", et publié dans *l'Engineering News* du 31 mars dernier, traite cette question d'une manière instructive et intéressante.

5. J'ai, dans ma réponse à la question troisième, parlé des ressources de la vallée de l'Ottawa. Il est difficile de dire jusqu'à quel point une réduction d'une moitié, ou des deux tiers du coût des transports favoriserait les industries sur lesquelles le tarif actuel des voies ferrées a virtuellement un effet prohibitif.

En outre, le nouveau canal procurerait une force hydraulique énorme qui se perd actuellement, et que l'on pourrait utiliser à ce point que toute la vallée de l'Ottawa pourrait être éclairée à la lumière électrique et pourvue de forces électriques suffisantes pour faire mettre de côté l'usage de la vapeur.

Le district de l'Ottawa deviendrait ainsi le district le mieux adapté aux fins industrielles qu'il y ait dans le monde.

6. Tout ce qui stimule la prospérité, ou l'activité commerciale d'un district profite aux chemins de fer de ce district. Le nouveau canal aurait pour frets ce que les chemins de fer ne pourraient pas transporter. Si ceux-ci avaient quelque concurrence à soutenir, ce serait plutôt avec les lignes américaines qui aboutissent à New-York et Boston qu'avec le nouveau canal.

La prospérité du *New-York Central* qui suit, sur tout son parcours, une direction parallèle au canal Érié, est un exemple à l'appui de ce que je viens de dire.

Le chemin de fer Canadien du Pacifique est, sous un certain rapport, un rival du fleuve Saint-Laurent entre le Fort-William et Montréal; mais combien de trafic additionnel cette voie ferrée recevrait-elle si le Saint-Laurent était fermé? Et combien de grain produirait-on dans le Manitoba pour l'exportation, s'il n'y avait pas d'autre débouché?

Le nouveau canal projeté soutiendrait directement et indirectement une nombreuse population industrielle. Celle-ci, de son côté, procurerait du trafic aux chemins de fer et les ferait prospérer.

7. La question me paraît improprement posée. Les mots "effets sur les industries" ne sauraient convenir au canal projeté qui serait naturellement, lui-même, le créateur de ces industries. L'industrie du sciage existe, il est vrai, depuis près d'un demi-siècle; mais cette industrie n'a exploité que les bois de première marque. Le bois de qualité inférieure, qui est particulièrement adapté à la fabrication de la pulpe, ne pourrait, dans les conditions commerciales actuelles, payer le coût du transport. C'est pourquoi l'on n'a pas encore, à bien dire, touché, dans la vallée de l'Ottawa, à l'épinette blanche, l'épinette rouge, le cèdre, le pin de Norvège, le sapin, le frêne, le bouleau, qui s'y trouvent.

8. La réponse à cette question est à peu près la même, c'est-à-dire que le transport économique du charbon, du minerai, de la pierre à chaux, etc., et l'obtention à peu de frais de la force motrice pour les fins électrolytiques sont les conditions sans lesquelles ces industries ne peuvent exister.

9. L'essai lu par M. T. C. Clarke, mentionné ailleurs, et qui est basé sur les opinions et données statistiques des autorités les plus compétentes, est une réponse à la présente question bien meilleure et bien plus complète que celle que je pourrais donner présentement.

M. Carke estime que le coût du transport d'un boisseau de grain par l'Ottawa, puis par l'extension de cette nouvelle route en passant par le lac Champlain jusqu'à la rivière Hudson, est de 2.07 centins, tandis que de Chicago à New-York, le coût du transport par les steamers des lacs jusqu'à Buffalo dans le canal Érié, puis de là jusqu'à New-York, est de 5.31 centins.

Les commentaires sont inutiles.

10. Le coût de construction d'un canal de cette nature est réduit de plus de moitié. Par exemple, les excavations pratiquées dans le rocher au moyen de la mine, qui coûtaient autrefois \$4 par verge cube, pourraient être faites, aujourd'hui, pour moins de \$1.00. En outre, on se sert, aujourd'hui, de procédés améliorés pour les constructions de cette nature, ce qui, dans bien des cas, réduit le coût de construction et de l'entretien.

11. Rien n'empêcherait, suivant moi, la route projetée de s'ouvrir, le printemps, et de se fermer, l'automne, aux mêmes dates qu'au Saut-Sainte-Marie, dates qui sont à peu près les mêmes qu'à Montréal.

Canal de la Baie Georgienne.

13. On a tellement parlé et écrit sur la praticabilité de ce projet de navigation intérieure, qu'il est impossible de répondre immédiatement à cette question d'une manière approfondie et concise.

La possibilité de cette entreprise a été fréquemment affirmée par des spécialistes les plus distingués, tels que Walter Shanley, T. C. Clarke, Marcus Smith, et M. Wellington et autres.

L'un des faits les plus remarquables, c'est que ce qui était considéré, vers 1860, comme une difficulté presque insurmontable—difficulté causée par la présence d'un roc dur et solide—est maintenant regardé comme l'une des plus heureuses conditions. Les chambres d'écluses ne seraient guère plus que des excavations dans le roc, au lieu d'être, comme autrefois de grandes masses de ciment, de maçonnerie et de corroi, comme la chose se voit sur d'autres canaux.

Les murailles de roche qui coupent la vallée du haut de l'Ottawa et de la Mattawa sont précisément les sites que nous désirons choisir. Dans ces rochers se trouvent les matériaux requis. Ils peuvent servir de sites aux fondations d'écluses, aux culées de jetées, à tous les travaux requis pour la direction des eaux sur un parcours d'un certain nombre de milles, non de canal, mais de lacs artificiels où la navigation pourrait se faire sur une eau dormante et profonde.

Puis le fait de l'existence du chemin de fer Canadien du Pacifique et la ville de North Bay, considérés par les adversaires du canal comme des obstacles insurmontables à l'exécution de cette entreprise d'après le premier plan qui comprenait l'élévation du niveau du lac Nipissingue, a provoqué de nouvelles études, et l'on est arrivé, aujourd'hui, à une toute autre conclusion. C'est que, loin d'être nécessaire, cette élévation de niveau n'est pas même recommandable, et que, en conservant le niveau élevé des hautes eaux, on n'augmenterait que très peu le coût des travaux; puis l'on diminuerait le nombre des écluses et réglerait définitivement et entièrement la question d'un approvisionnement d'eau suffisant dans le canal.

Le chemin de fer et la ville déjà nommés deviendraient donc des facteurs qui faciliteraient grandement la construction du canal au lieu d'être un obstacle à cette construction.

Sur la rivière des Français la manière dont la nature a distribué des sites d'écluses, des réservoirs d'eau, des déversoirs et des havres est plus que remarquable.

Pour ce qui regarde le côté financier de l'entreprise, il ne paraît pas douteux que le canal projeté serait une entreprise rémunératrice pour ses promoteurs, si, toutefois, c'était une entreprise privée; mais vu les grands intérêts militaires et politiques en jeu, une très-grave question se pose: c'est de savoir si l'Etat serait justifiable de permettre que la construction de ce canal fût entièrement l'œuvre de particuliers—bien qu'exécutée en grande partie avec des capitaux étrangers.

Un homme à vue profonde et très instruit, qui m'écrivait de Toledo, s'est servi de cette expression: "le Canada est la porte d'entrée du commerce de ce continent." Le rédacteur de l'*Engineering News* est cet homme, et il parle du canal en question comme d'une route que la nature a placée sur le territoire canadien pour le transport du commerce américain.

Sans mentionner d'autres autorités, celle que je viens de citer est très significative.

J'ai, moi-même, préparé une carte qui indique que deux millions de milles carrés, dont la plus grande partie est située au sud de la frontière internationale, et à l'ouest de Chicago, dépendent, dans une grande mesure, du nouveau canal projeté.

Les gouvernements du Canada et de la mère patrie ne considèrent-ils pas comme une nécessité absolue de posséder l'entier contrôle sur une route navigable de cette nature? Cette route ne deviendrait-elle pas un moyen de nouer des relations plus étroites entre les deux nations qui se partagent l'Amérique du Nord?

Il y aurait, toutefois, cette différence entre la présente occasion et d'autres qui se sont déjà présentées; c'est que, dans le cas présent, ce ne serait pas le Canada qui dépendrait en quoi que ce soit des Etats-Unis; mais ce serait une grande partie de ces derniers, dont la subsistance dépendrait presque entièrement du bon plaisir du gouvernement canadien. En fermant le nouveau canal projeté aux grains de ces Etats, la valeur de ces grains baisserait aussitôt de deux à cinq centins par boisseau, c'est-à-dire, assez pour changer le profit en perte.

Puis le même canal qui servirait de débouché aux produits de l'ouest, pourrait servir également à transporter dans l'intérieur le matériel de guerre.

D'un autre côté, il n'est peut-être pas téméraire de songer dès maintenant à établir des rapports politiques plus étroits entre le Canada et les États américains du Nord-Ouest, non sous la forme d'une annexion du Canada à ces États; mais sous la forme d'une union volontaire de ceux-ci avec le Canada sous un gouvernement central établi sur les bords de la grande et nouvelle route navigable projetée, elle-même, qui, dès les premiers temps de notre histoire, a aidé si puissamment à la colonisation, aux explorations, au commerce, de même qu'elle a servi aux fins politiques comme ligne de division territoriale non seulement du Canada, mais aussi de la plus grande partie du continent.

HENRY K. WICKSTEED,

Secrétaire de la société des ingénieurs civils du Canada.

RAPPORT SUR LA FORCE HYDRAULIQUE POUVANT ÊTRE OBTENUE
DE LA RIVIÈRE OTTAWA QUAND LE CANAL DE MONTRÉAL,
OTTAWA ET DE LA BAIE GEORGIENNE SERA CONS-
TRUIT, PAR ANDRÉW BELL, INGÉNIEUR CIVIL,
D'ALMONTE.

Il n'y a probablement, sur ce continent, aucune rivière d'où l'on puisse obtenir autant de force hydraulique que de l'Ottawa. Les chûtes et rapides qui sont répandus sur un parcours de 300 milles, à partir de la rivière Mattawa et en allant dans la direction de l'est, forment une chûte de plus de 500 pieds, et sont distribués de manière à pouvoir utiliser une grande partie de la force motrice qui peut en être tirée.

Le volume des eaux du nouveau canal projeté, bien que sujet à des variations considérables entre la période des hautes eaux et celle des eaux basses, se maintiendrait avec plus de régularité que celui de la plupart des rivières de ce continent. Et pourquoi? Parce qu'un grand nombre de lacs en feraient partie et aussi par suite de ses tributaires. Une autre raison, c'est parce que son cours supérieur, situé au-dessus du lac Témiscamingue, se trouverait dans la région élevée du nord où les grandes eaux du printemps ont une durée de deux ou trois semaines de plus que dans le bas de la rivière.

Le volume des eaux de la rivière Ottawa diminue très-peu, si toutefois, il diminue, à partir de son confluent avec le Saint-Laurent jusqu'à 300 milles en montant, c'est-à-dire, jusqu'à la Mattawa.

Le volume d'eau qui coulait dans la rivière Ottawa, lorsque je l'ai mesuré à Carillon pendant une période s'étendant de 1872 à 1882—avec, toutefois, des appareils fort imparfaits—était de 12,000,000 de pieds cubes par minute, pendant la saison des hautes eaux, et de 1,500,000 pieds cubes par minute, pendant la saison des eaux basses. Ce dernier chiffre est le plus grand abaissement de l'eau. L'étiage moyen variait de 1,800,000 à 2,000,000 de pieds cubes par minute.

En construisant le canal de Montréal, Ottawa et de la Baie Georgienne, il faudrait construire en même temps un grand nombre de digues ou jetées pour élever les eaux de la plupart des biefs; puis, pour concentrer ou localiser l'eau selon les besoins des écluses et pour donner généralement à la rivière une direction que les fins du canal requerraient. Ces digues ou jetées qui retiendraient une partie des grandes eaux du printemps pour l'utiliser pendant la saison des eaux basses, non seulement accroîtraient le volume des eaux, mais en régleraient aussi l'écoulement. Puis, il serait peut-être à propos, ou nécessaire, afin de maintenir l'élévation requise des eaux de quelques biefs, de construire sur plusieurs des tributaires des jetées ou barrages destinés à l'emmagasinage de l'eau. On peut dire avec certitude que ce mode de régler et d'économiser l'eau assurerait le maintien, en tout temps de l'année, d'un volume d'eau minimum de 3,500,000 pieds cubes par minute. Ce volume d'eau

Canal de la Baie Georgienne.

donnerait, en chiffres ronds, une force motrice de 4,000 chevaux par pied de chute, ou environ 2,000,000 de forces de chevaux sur le cours principal du canal, à partir de la Mattawa et en gagnant l'est. Je ne tiens pas compte ici de la force qui pourrait être obtenue des tributaires voisins—avant que ceux-ci se jettent dans l'Ottawa—force estimée à un quart environ de la force que je viens de mentionner. Je ne tiens pas compte, non plus, de l'immense force additionnelle qui pourrait être développée pendant trois mois et plus, c'est-à-dire, pendant les hautes eaux du printemps, ou même pendant la période moyenne entre la plus grande élévation et le plus grand abaissement des eaux.

Quant à la proportion d'eau qui pourrait être empruntée aux deux millions de forces de chevaux pour les fins industrielles, il est quelque peu difficile de le dire. Une grande quantité de cette eau se perdrait inévitablement par le coulage, ou les fuites latérales. On devrait faire en sorte, cependant, qu'une partie de cette eau coule en tout temps par dessus les jetées pour les couvrir ou les conserver. Une autre partie de l'eau pourrait être située de manière à ne pouvoir être utilisée entièrement. Enfin, une autre partie serait employée au fonctionnement du canal. Dans tous les cas, il est probable que l'on pourrait toujours avoir à sa disposition de 40 à 50 pour 100 des eaux.

La possibilité de développer une force aussi immense et d'en disposer aisément, ne saurait être trop grandement appréciée, et il y aurait, en outre, cette quantité additionnelle d'eau que l'on pourrait utiliser pendant la saison des grandes eaux.

ANDREW BELT,

Membre de l'association américaine des ingénieurs civils, et ingénieur consultant.

RAPPORT SUPPLÉMENTAIRE PAR M. P. C. CLARKE.

MMcLEOD STEWART,

Compagnie du canal de Montréal-Ottawa et de la Baie Georgienne, Ottawa, Canada.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant qui peut être considéré comme un supplément de mon rapport de 1860.

De grands changements sont survenus depuis que je démontrais, en 1860, la possibilité d'améliorer les rivières Ottawa et des Français de manière à en faire l'une des plus grandes routes commerciales du monde. Ce qui n'était alors qu'un sujet de discussion scientifique est maintenant devenu une question qui intéresse deux des plus grandes nations.

Vu les exportations qui se font actuellement du bassin des grands lacs, tant du côté des Etats-Unis que du Canada, il y a assez de trafic en perspective pour justifier la grande dépense qu'entraînerait l'ouverture de la nouvelle route projetée, pourvu que, par cette nouvelle voie de communication, le coût du transport entre les lacs et l'Océan soit déminué.

Mais le Canada seul ne donne pas maintenant assez de trafic, et c'est pourquoi la nouvelle route de l'Ottawa devrait être traitée comme une route internationale.

Deux changements remarquables se sont produits pendant les dix dernières années, et ces changements ont grandement diminué le coût du transport par eau. L'un de ces changements s'est opéré sur les lacs, et l'autre entre les ports du nord de l'Atlantique des Etats-Unis.

La construction des écluses, à la décharge du lac Supérieur, a développé un grand trafic qui diffère de tous les autres trafics du monde en ce qu'il permet aux vaisseaux d'obtenir des chargements complets dans les deux directions, pendant toute la saison de la navigation.

Les ports des lacs des Etats-Unis seront tous approfondis bientôt jusqu'à 20 pieds. Les steamers transportent maintenant des cargaisons de 6,000 tonnes de grain et de minerai de fer, chacun dans la direction de l'est jusqu'à Chicago-Sud, Cleveland et Buffalo, et retournent avec des chargements de charbon jusqu'aux ports supérieurs des lacs d'où ils sont partis.

Un axiôme bien connu, c'est que plus la capacité d'un vaisseau est grande, plus il peut réduire son tarif de transport. Le taux de $1\frac{3}{100}\%$ par boisseau payé aux steamers transportant 6,000 tonnes de grain, chacun, de Chicago à Buffalo, est moins de la moitié d'un millième la tonne par mille.

C'est ce qui a poussé le public à demander des canaux de 20 et même de 25 pieds de profondeur pour relier les lacs à l'océan. Si, même, des canaux de cette nature étaient construits et exempts de péages, on ne pourrait, avec de grands steamers sur ces canaux, effectuer aussi économiquement les transports que sur les lacs, vu que la vitesse de treize milles à l'heure sur les lacs, serait réduite à cinq milles sur les canaux, comme la chose se voit sur le canal de Suez.

Le trafic des canaux, d'un autre côté, ne se composerait pas de chargements complets dans les deux directions, et il y aurait plus de retards dans les stations de canaux qu'à Cleveland, ou Duluth, où des cargaisons entières de 6,000 tonnes de charbon, ou de minerai, ont été chargées ou déchargées au moyen de la machine dans moins d'un jour.

Le grand steamer est, lui-même, une machine très dispendieuse, et s'il n'était pas capable de faire autant de voyages qu'il en fait maintenant, beaucoup de ses avantages économiques seraient perdus.

L'approfondissement du canal de l'Ottawa jusqu'à 20 pieds ne semble pas possible, si ce n'est en s'imposant une dépense excessive; mais, heureusement, la chose n'est pas nécessaire. Le second changement qui a eu pour effet de réduire le coût du transport entre les ports de l'Atlantique, indique la vraie manière d'améliorer la rivière Ottawa.

Il y a une dizaine d'années, tout le charbon était transporté des ports d'expédition, de Philadelphie et de New-York, aux autres ports de l'Atlantique, principalement ceux de la Nouvelle Angleterre, dans de simples steamers charbonniers au prix de \$1.50 à \$1.75 par tonne.

Aujourd'hui, le charbon est transporté dans des barges remorquées qui tirent de 16 à 18 pieds d'eau. La remorque est faite par un puissant steamer qui se charge de trois ou quatre de ces barges par voyage. Ce remorqueur n'est pas obligé d'attendre dans le port le chargement ou le déchargement des barges; mais chaque remorqueur a plusieurs barges à remorquer, et il va les prendre successivement, chargées, ou non, sans essayer aucun retard, comme le fait la locomotive des chemins de fer pour les wagons. De cette façon le remorqueur peut faire plusieurs voyages par saison. La distance qu'il y a entre Philadelphie et Boston—l'aller et retour—est d'environ 800 milles, et le coût du transport du charbon, sur ce parcours, est, en moyenne, de 75 centins par tonne—soit les neuf dixièmes d'un millième la tonne par mille.

Ce transport économique a élevé le trafic du charbon jusqu'à vingt-cinq millions de tonnes par année, environ, ce qui est aussi considérable que le tonnage qui passe annuellement par la rivière Détroit.

Le touage des barges se multiplie de plus en plus sur les lacs.

Tous ces faits ont été clairement exposés par le major T. W. Symons, membre du corps des ingénieurs des États-Unis, dans son rapport admirable et approfondi fait au congrès, en 1897. Il démontre que si le canal Erié était creusé jusqu'à 11 pieds de profondeur, et que, si le grain y était transporté par des barges remorquées d'une capacité de 1,500 tonnes chacune, ce transport—y compris les frais raisonnables de transbordement, à Buffalo, des grands steamers aux vaisseaux du canal—pourrait se faire de Chicago à New-York pour un prix moindre que ce qui serait payé aux steamers d'un tirant d'eau de 20 pieds, passant par le canal Erié, si la profondeur de ce canal était portée à plus de 20 pieds, et si les grands steamers pouvaient naviguer continuellement de Chicago à New-York.

Dans les deux cas, toutefois, il n'est pas tenu compte du péage.

D'après l'estimation du même spécialiste, le canal de 11 pieds de profondeur coûterait quinze millions de piastres, tandis que le coût du canal de 20 pieds serait de 200 millions.

Le grand avantage du nouveau canal projeté de l'Ottawa est celui-ci: Sur 975 milles de parcours entre Chicago et Montréal, il y a 591 milles de navigation intérieure, ou qui est parfaitement protégée, et il ne reste que 384 milles de navigation en plein lac.

Canal de la Baie Georgienne.

Or, sur les lacs on peut remorquer les barges avec une vitesse de $4\frac{1}{2}$ milles à l'heure, tandis que sur la section protégée du parcours la vitesse moyenne est de dix milles à l'heure. Puis, le coût de l'assurance, sur le canal de l'Ottawa, serait beaucoup moins élevé que sur toute autre route.

Par le canal Welland et la route du Saint-Laurent il y a 991 milles de navigation en plein lac, et 297 milles seulement de navigation intérieure et protégée. La profondeur du canal Welland et de ceux du Saint-Laurent restreindrait le tirant d'eau des barges à $13\frac{1}{2}$ pieds, ce qui n'est pas suffisant pour la navigation sur les lacs tels que l'Erié qui est sujet à des tempêtes soudaines et violentes. Le coût des assurances par le canal Welland et la route du Saint-Laurent serait plus élevé que par la route de l'Ottawa, tandis que la plus grande durée du voyage, par suite d'un trajet plus long et d'une marche plus lente sur la partie non protégée, c'est-à-dire, sur des lacs, sont des inconvénients qui l'emportent sur les avantages qu'il y a dans les 22 jours de plus de navigation libre—les lacs non protégés—par la route du canal Welland.

Je recommande de donner au canal projeté de l'Ottawa la grandeur suivante:—

Ecluses, 300 pieds de long sur 45 pieds de large et 14 pieds de profondeur, capables de donner passage aux barges d'acier de 280 pieds de long, 42 pieds de large, d'une capacité nette de 3,100 tonnes et d'un tirant d'eau de $13\frac{1}{2}$ pieds.

La tranchée du canal devrait avoir 15 pieds de profond et avoir cinq fois la surface du vaisseau, avec assez d'espace pour permettre à deux vaisseaux de passer à côté l'un de l'autre, ce qui donnerait à son fond une largeur de 160 pieds, et de 170 pieds au niveau des eaux basses.

Le coût du transport du grain de l'un des ports des lacs, disons Chicago, jusqu'à Montréal, en passant par la route de l'Ottawa, serait comme suit:—

CAPACITÉ DU REMORQUEUR.

Une remorque se composerait de trois barges d'acier—chacune ayant 280 pieds de long sur 42 pieds de large, d'une profondeur de 20 pieds, d'un tirant d'eau de $13\frac{1}{2}$ pieds, et toutes trois transportant 3,100 tonnes nettes. Ces barges seraient remorquées par un puissant steamer capable de les conduire à une allure de quatre milles et demi par heure en plein lac non protégé, et de dix milles par heure dans les lacs et rivières abrités, formant le canal de l'Ottawa.

Le remorqueur de son côté devrait être capable de transporter une cargaison de 1,200 tonnes, ce qui lui donnerait (en comprenant sa remorque) une capacité totale de 10,500 tonnes.

VITESSE—DURÉE DU VOYAGE—ALLER ET RETOUR.

En plein lac.			
De Chicago à un point situé près de l'embouchure de la rivière Sainte-Marie—380 milles à $4\frac{1}{2}$ milles par heure			72.2 heures.
Sur les lacs intérieurs et rivières—			
De la rivière Sainte-Marie à la rivière des Français, 160 milles			
Rivière Ottawa.....	401	“	
		561	“ à 10..... 56.1 heures.
Canal		29.3	“ à 2.9.... 10. heures.
Opérations des écluses $1\frac{1}{2}$ minute par pied			
pour chaque vaisseau $\frac{1\frac{1}{2} \times 4 = 6 \times 682$ pieds			
	60 min.		68.2 heures.
		Total.....	206.5 heures,
206.5 x 2=413 heures.			
Dans le port 91 heures.			
504 heures, ou 21 jours pour un voyage aller et retour.			

La saison de navigation sur le canal projeté de l'Ottawa serait limitée par la clôture du lac Nipissingue et sa durée serait de 213 jours—pendant lesquels dix voyages—aller et retour—pourraient être faits.

LE COÛT DU TRANSPORT.

1 remorqueur.....	\$125,000		
4 barques (1 supplémentaire) à \$75,000	300,000		
		\$425,000 intérêt et dépréciation de 5 pour 100.....	\$21,250
Assurance sur la coque, 2 pour 100.....			8,500
“ sur la cargaison			
A destination de l'est 10 x 10,500. 105,000 tonnes.			
“ l'ouest $\frac{1}{3}$	35,000		
		140,000 tonnes à \$20. \$2,800,000 à 25cts. par 100.	7,000
Frais du remorqueur—provisions alimen- taires, gages et menues réparations, \$160 par jour pendant 213 jours.....			21,300
4 barges à \$7.50 par jour—30 x 213.			6,390
Profits, 10 pour 100.			6,440
			<u>\$70,880</u>

lesquels divisés par 140,000 tonnes réduisent le coût par tonne à 50cts., ou $1\frac{1}{2}$ centin par boisseau

Le succès de cette entreprise exige impérieusement que le port de Montréal soit pourvu de toutes les facilités requises sous forme d'élevateurs, etc., afin que les steamers océaniques n'essuient aucun retard.

Avec un élévateur de la capacité d'un million de boisseaux, comme celui qui a été construit récemment à Buffalo par la Compagnie de chemin de fer “Great Northern,” le coût total du service d'un élévateur de cette classe et de l'emmagasinage du grain ne devrait pas excéder les trois quarts d'un centin, ce qui élèverait le coût total par boisseau à $2\frac{1}{4}$ centins—ce qui est beaucoup moins élevé que par toute autre route existante, ou par le canal Welland et le Saint-Laurent, quand les canaux de ce dernier seront achevés.

Ce coût extrêmement modique—par le canal de l'Ottawa—est basé sur la supposition de chargements complets à destination de l'est et de chargements réduits au tiers de la capacité du vaisseau à destination de l'ouest.

Plus les affaires seront considérables, plus on s'approchera de ce résultat; mais le succès financier du canal de l'Ottawa serait assuré davantage si cette route navigable était prolongée jusqu'au lac Champlain et de là jusqu'à New-York.

La commission des voies de communication à eau profonde des Etats-Unis s'enquiert actuellement de la praticabilité de ce prolongement.

Par la route de l'Ottawa et ce prolongement, la distance de Chicago à New York serait d'environ 1,353 milles, dont 380 milles en pleins lacs; 847 milles par les cours d'eau actuels de l'intérieur et 126 milles par les canaux.

D'après les calculs ci-dessus, huit voyages pourraient être faits pendant une saison de navigation de 235 jours, et le coût du transport serait de 2 centins par boisseau. A ce coût il faudrait ajouter les frais de l'élevateur et autres à encourir dans le port de New-York, lesquels, très élevés, s'élèvent à $1\frac{1}{2}$ centin par boisseau.

Le coût du transport serait donc de $3\frac{1}{2}$ centins par boisseau.

Le major Symons estime que, lorsque le canal Érié aura été approfondi jusqu'à 9 pieds et que ses écluses auront été allongées, le blé pourra être transporté de Chicago à New-York pour 3.67 centins. A ce coût, si l'on ajoute les frais du terminus à New-York, soit 1.50 centin—on arrive au total de 5 17 centins.

Ces chiffres prouvent la supériorité de la route de l'Ottawa.

Les frais d'intérêt, d'entretien et de réparations, le salaire de l'éclusier, l'éclairage électrique, etc., seraient, sur la route de l'Ottawa, payés à même la recette provenant de péages modérés et de la location de forces hydrauliques, décrites ci-après.

Canal de la Baie Georgienne.

Si l'on prend comme point de comparaison l'estimation du coût de la route de l'Ottawa, faite en 1860, on constatera que les quantités de travaux à exécuter sont maintenant plus grandes, tandis que les prix sont moins élevés.

Par exemple, l'augmentation de la grandeur des écluses de 250 x 45 x 12 à 300 x 45 x 14 accroîtrait les quantités. Les quantités seront aussi augmentées par l'agrandissement du prisme de la tranchée du canal de 146 x 13 à 160 x 15.

Les écluses à Grenville et à Carillon devront être aussi agrandies. Les écluses de Lachine devront aussi être allongées, à moins que l'on décide de ne pas se servir de ce canal encombré; mais d'améliorer l'un des bras de l'Ottawa au nord de l'île de Montréal.

Une autre augmentation de frais proviendrait du fait que le niveau du lac Nipissingue ne peut être maintenant élevé en barrant ses décharges, comme la chose fut proposée en 1860.

La région située autour des lacs les plus élevés est maintenant bien établie, et l'on y trouve plusieurs terres bien cultivées. La ville de North-Bay qu'il faudrait reculer en arrière pour la protéger contre les inondations, a une population de 2,500 âmes. Il faudrait aussi déplacer trente milles du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Le niveau du lac Nipissingue doit être maintenu à partir de la rivière des Français jusqu'à la rivière Mattawa—soit, un parcours de 57 milles. C'est-à-dire, qu'il faut abaisser le niveau des lacs à la Truite et à la Tortue au niveau du lac Nipissingue, ce qui est praticable. C'est le seul moyen qu'il y ait d'obtenir un approvisionnement d'eau suffisant pour le service des écluses.

L'élévation totale faite par les écluses au-dessus du niveau serait réduite de 715 à 682 pieds.

La quantité de travaux d'excavation serait accrue; mais l'on croit que le coût additionnel de ces travaux n'excéderait pas ce qui devrait être payé pour les dommages que causerait le lac Nipissingue si le niveau de ce lac était exhaussé.

Le plan de 1860 qui exhaussait les niveaux existants au moyen de barrages, ou de digues sur les rivières des Français et Mattawa et aussi sur l'Ottawa, dans la direction de l'est jusqu'au lac Chat, pourrait être encore suivi, vu que les rivages sont escarpés et rocheux, et qu'il y a peu de terrain à inonder sur les barges.

A quelques endroits il faudrait, peut-être, changer les sites d'écluses; mais ces changements n'augmenteraient pas le coût des travaux.

En 1860, toute la région du haut de l'Ottawa était un désert. Il aurait fallu, alors, au-dessus de la rivière Profonde (Deep river), transporter une partie des matériaux et des approvisionnements au moyen d'attelages et une autre partie dans des bateaux toués par des chevaux, ou conduits par des hommes munis de perches. Aujourd'hui, le chemin de fer Canadien du Pacifique pourrait transporter les matériaux, les approvisionnements et les travailleurs tout le long de la route projetée, à un prix beaucoup moins élevé qu'autrefois.

Plusieurs écluses d'une faible élévation pourraient être maintenant réunies en une seule, selon les meilleurs genres d'écluses adoptés aujourd'hui.

Or, cette concentration d'écluses aurait pour effet de réduire le coût du canal.

Je suis en faveur d'écluses placées de manière à ce qu'une seconde écluse puisse être construite plus tard le long de celle précédemment construite.

Je conseille maintenant de construire les écluses avec du béton fait avec la pierre (tirée du voisinage du canal) et avec du ciment de Portland. Les bajoyers de l'écluse peuvent être protégés par des renforts d'acier et de chêne—ce qui remplace de grandes quantités de maçonnerie dispendieuse en pierre de taille.

La plus importante économie à réaliser est dans les excavations à pratiquer dans le roc—ce qui est le travail le plus dispendieux; et on peut aujourd'hui réduire considérablement le coût de ces excavations à l'aide des machines à forer dont on se sert depuis quelques années; aussi à l'aide d'explosifs plus puissants que par le passé, et d'un meilleur genre d'appareils pour transporter et mouvoir les matériaux.

Les compresseurs pneumatiques et autres machines pourraient être mus, dans plusieurs cas, par une force électrique tirée de la force hydraulique que l'on obtiendrait du nouveau canal projeté.

Le prix le plus récent payé pour les travaux d'excavation dans le roc pour le canal de l'égout de Chicago est de 59 centins par verge cube, tandis que le prix moyen payé, en 1860, pour les améliorations de la rivière Ottawa, était généralement de \$1.50 à \$2.00 par verge.

Je ne suis pas maintenant prêt à reviser les calculs faits, en 1860, pour déterminer le coût des améliorations que je viens de nommer, vu que la chose ne saurait être faite sans de nouvelles explorations qui exigeraient plusieurs mois de travail.

L'on peut, aujourd'hui, dans ces genres de construction, opérer plusieurs économies importantes auxquelles on n'aurait pu songer en 1860.

Il est à propos de mentionner, ici, que le principal changement opéré dans les conditions, depuis 1860, provient du développement que l'on a donné à la transmission électrique de la force motrice. Les jetées qui furent mentionnées par moi, en 1860, étaient alors et sont encore absolument nécessaires pour donner au canal projeté de l'Ottawa une profondeur suffisante. Ces jetées serviraient également au développement d'une force hydraulique pour actionner les appareils électriques.

Je puis dire aussi, sans hésiter, que nulle part dans les divers centres manufacturiers du monde, sans excepter les chûtes de la rivière Niagara, l'on ne saurait obtenir une force hydraulique aussi grande que celle qui pourrait être fournie par le nouveau canal projeté tant pour les fins industrielles ou manufacturières que—probablement aussi—pour faire mouvoir rapidement les vaisseaux dans les écluses.

On propose de construire 20 jetées sur l'Ottawa qui auront, chacune, une chûte de 20 pieds.

La rivière Ottawa, pendant les basses eaux, n'écoule pas moins de 1,500,000 pieds cubes d'eau par minute. On devrait laisser un tiers de cette eau se déverser sur la surface des jetées pour les protéger, ou empêcher qu'elles se détériorent. Il resterait donc 1,000,000 de pieds cubes par minute pour le service des écluses et de la navigation.

D'après la formule ordinaire, le calcul peut se faire comme suit:—

$$\frac{\text{Jetées, chûtes, pieds cubes par minute.}}{44,000} \times 20 \times 1,000,000 \times 62\frac{1}{2} \text{ liv.} \times 20 \text{ donnent } 566,360 \text{ forces de chevaux.}$$

Si nous ajoutons à ces forces celles que l'on pourrait obtenir des rivières Mat-tawa et des Français, l'on arrive à un total minimum de pas moins de 700,000 forces de chevaux.

L'écoulement du trop-plein donnerait une force additionnelle quatre fois plus grande.

L'on pourrait donc disposer de toutes ces forces en faisant une dépense comparative faible pour la direction des eaux, les fondations de portes d'écluses et de turbines.

Le coût de l'installation d'appareils électriques varierait considérablement suivant la situation.

Le tout respectueusement soumis par

THOMAS C. CLARKE,
*Ingénieur consultant du canal de Montréal,
 Ottawa et de la Baie Georgienne.
 Membre de l'institut des ingénieurs civils
 et de la société des ingénieurs civils
 des États-Unis.*

NEW-YORK, 16 février 1898.

EXTRAITS DU PROSPECTUS DE LA COMPAGNIE DU CANAL DE MONT- RÉAL-OTTAWA ET DE LA BAIE GEORGIENNE DONNANT LES DISTANCES.

L'ouverture de la route par la rivière Ottawa compléterait une voie navigable directe et ininterrompue sur un parcours de 2,000 milles jusque dans le cœur du continent occidental, et formerait ainsi un chaînon important des plus grandes routes navigables internationales.

Canal de la Baie Georgienne

2. Vu le caractère de ligne directe de cette route, elle abrégèrait la distance entre les ports des lacs de l'ouest et ceux de l'océan de près de 450 milles relativement à la longueur du canal Erié, et de 375 milles par rapport à la route du Saint-Laurent.

Ainsi de Chicago à Montréal la distance serait, de

Via le Saint-Laurent.....	1,348 milles.
“ l'Ottawa.....	980 “
	378 “

Tandis que de Chicago à

New-York <i>via</i> le canal Erié la distance est de.....	1,415 milles.
Montréal <i>via</i> l'Ottawa.....	980 “
	435 “

Il y a 575 milles à partir de l'entrée du lac Michigan jusqu'à Buffalo (lequel port de transbordement est à 495 milles d'un port océanique), tandis que la distance totale du même point de départ jusqu'à la tête de la navigation, à Montréal, *via* l'Ottawa, est seulement de 635 milles.

En d'autres termes, un vaisseau partant de Chicago atteindrait le marché de l'Atlantique, à Montréal, en ne parcourant que cinquante ou soixante milles de plus que la distance qu'il parcourt actuellement de Chicago à Buffalo.

Les distances entre Chicago et Liverpool par les diverses routes seront comme suit:—

1. *Via* le canal Erié,

De Chicago à Buffalo.....	920 milles.
Du canal Erié à Albany.....	350 “
De la rivière Hudson à New-York.....	145 “
De New-York à Liverpool.....	3,080 “
	4,495 “

2. *Via* la route du Saint-Laurent,

De Chicago à Montréal.....	1,348 milles.
De Montréal à Liverpool.....	2,800 “
	4,148 “

3. *Via* l'Ottawa,

De Chicago à Montréal.....	980 milles.
De Montréal à Liverpool.....	2,800 “
	3,780 “

soit plus de 700 milles de moins *via* la route de l'Ottawa par le canal Erié.

3. La route de l'Ottawa requière moins de canalisation que toute autre. D'après le plan soumis par M. T. C. Clarke, ingénieur civil, 29 milles de canal, seulement, sont nécessaires sur cette route contre les 71 milles qui existent sur la route du Saint-Laurent et les 351 milles du canal Erié.

En estimant qu'un mille de navigation sur un canal équivaut, au point de vue des dépenses et des délais, à trois milles de navigation en pleine rivière ou en plein lac, les différentes routes se comparent comme suit:—

De Chicago à l'Atlantique, *via*

1. La route de l'Ottawa, 980 m. (951 + (29×3) = 87) équiv. à 1,038	} milles de navigation en pleine rivière et en plein lac.
2. La r. du St-Laurent, 1,348 m. (1,277 + (71×3) = 213)	
3. Le canal Erié, 1,415 milles (1,064 + (351×3) = 1,053)	

4. En estimant à quatre milles la distance parcourue par heure dans un canal, et à douze milles la distance parcourue par heure en pleine rivière ou en plein lac,

le temps consommé pendant les divers voyages (en allouant $1\frac{1}{2}$ minute par pied d'écluse) sera de

1. *Via* le canal Erié jusqu'à New-York,

	milles.	hrs.	min.
Lac et rivière	1,064	88	40
Dans un canal	351 (655 pieds d'écluse)	104	05
Total.....		192	45

2. *Via* la route du Saint-Laurent à Montréal,

	milles.	hrs.	min.
Lac et rivière.....	1,277	106	25
Canal.....	71 (553 pieds d'écluse)	31	35
Total.....		138	00

Via la route d'Ottawa à Montréal,

	milles.	hrs.	min.
Lac et rivière.. ..	951	79	15
Canal.....	29 (666 pieds d'écluse)	23	55
Total.....		103	10

Ce qui économise près de quatre jours par rapport à la route de l'Erié, et une journée et demie par rapport à la route du Saint-Laurent.

Route pour le Yukon.

ANNEXE N° 5.

1898

LE SÉNAT DU CANADA

Comité spécial pour s'enquérir de la praticabilité probable d'une communication directe entre le réseau de voies ferrées du Canada et les eaux navigables du Yukon.

Route pour le Yukon.

ORDRE DE RENVOI.

EXTRAIT DU PROCÈS VERBAL DE LA SÉANCE DU SÉNAT.

LUNDI, 4 avril 1898.

L'honorable sir John Carling, appuyé par l'honorable M. MacInnes, propose :

Qu'un comité spécial soit nommé pour s'enquérir de la praticabilité et du coût probable d'une route de communication directe entre le réseau de voies ferrées du Canada et les eaux navigables du Yukon, et aussi des avantages qui en résulteraient pour le commerce du Canada ; et que ce comité soit composé des honorables messieurs Boulton, Bellerose, Cox, Drummond, Fiset, Lougheed, McCallum, Macdonald (Victoria), Macdonald (I.P.-E.), MacInnes, Ogilvy, Perley, Primrose, Reid, Wood et le proposant, avec pouvoir de quérir personnes, papiers et documents dont il aura besoin.

La proposition étant mise aux voix, est adoptée.

EXTRAIT du deuxième rapport du comité fait au Sénat, jeudi, le 28 avril 1898.

Votre comité recommande qu'il soit autorisé à employer telles personnes dont il aura besoin pour les fins de la dite enquête, et qu'il lui soit permis de faire rapport de temps à autre au Sénat.

EXTRAIT DU PROCÈS VERBAL DE LA PREMIÈRE SÉANCE DU COMITÉ.

CHAMBRE DE COMITÉ N° 8,
MARDI, 5 avril 1898.

Le comité s'est assemblé ce jour à 12 heures, midi.

Présents :—L'honorable sir John Carling, C.C.M.G., les honorables messieurs Boulton, MacCallum, Macdonald (Victoria), Macdonald (I.P.-E.), Perley, Primrose, Reid et Wood.

L'ordre étant appelé par le greffier,

L'honorable M. McCallum, appuyé par l'honorable M. Perley, propose :

Que l'honorable sir John Carling soit nommé président du comité, et cette proposition est adoptée.

L'honorable sir John Carling ayant déclaré que certains engagements ne lui permettaient pas d'assister aux séances du comité aussi régulièrement qu'il le désirerait, demande à être remplacé, et il propose, appuyé par l'honorable M. Primrose, que l'honorable M. Boulton soit nommé président.

Cette proposition étant mise aux voix par le greffier, est adoptée, et

L'honorable M. Boulton prend le fauteuil présidentiel.

ALEX. SOUTTER,

Greffier du comité.

RAPPORT

Du comité spécial nommé pour s'enquérir de la possibilité et du coût probable de l'ouverture d'une voie de communication directe entre le réseau de chemins de fer du Canada et les eaux navigables du Yukon.

SÉNAT,
CHAMBRE DE COMITÉ No 2,
MERCREDI, 18 mai 1898.

Le comité spécial du Sénat nommé pour s'enquérir de la possibilité et du coût probable de l'ouverture d'une voie de communication directe entre le réseau de chemins de fer du Canada et les eaux navigables du Yukon, ainsi que des avantages qui en résulteraient pour le commerce du pays, avec pouvoir de quérir personnes, papiers et documents, d'employer les personnes qu'il jugera nécessaires aux fins de cette enquête et de faire rapport de temps à autre, a l'honneur de faire son troisième rapport comme suit:—

Votre comité a l'honneur de faire rapport qu'il a entendu les témoignages des messieurs suivants, qui sont par leur connaissance professionnelle, ou grâce à leur résidence, capables de procurer des renseignements d'un caractère pratique et dignes de confiance sur les faits que votre comité désirait connaître, savoir:

L'honorable sénateur Reid, de Quesnelle, dans le district de Caribou, Colombie-Anglaise;

L'évêque Grouard qui, depuis 1862, a résidé, comme missionnaire, dans le bassin de la rivière Mackenzie;

M. Oliver, d'Edmonton, député d'Alberta, à la Chambre des Communes;

M. Bostock, de Kamloops, député de la Colombie-Anglaise;

M. Marcus Smith, ingénieur civil, engagé dans les explorations faites en 1879 et 1880;

M. Dawson, chef du service géologique;

M. Henry McLeod, ingénieur civil;

M. St. Cyr, du bureau des arpenteurs fédéraux, employé, en 1897, à une exploration faite dans la région du lac Teslin et de la rivière Tuya à l'est;

M. Jennings, qui a pris part aux explorations du chemin de fer Canadien du Pacifique, et à celles de l'année dernière dans la région du lac Teslin et de la rivière Stikine;

M. McConnell, du service géologique;

M. P. C. Pambrun, qui est né au petit lac de l'Esclave (*Lesser Slave Lake*) et qui a passé sa vie dans cette région;

M. le D^r Wills, ci-devant de la police à cheval, et le lieutenant-colonel Lake, quartier-maître général.

Il y a plusieurs routes, à l'est des montagnes Rocheuses, qui mènent au Yukon. L'une d'elles part d'Edmonton et se dirige vers le nord jusqu'aux vallées des rivières Nelson, Liard et Pelly.

La suivante se dirige par la passe de la rivière au Pin (*Pine River*), à cinquante milles au sud du Fort-Saint-Jean, situé sur la rivière de la Paix, jusqu'au Fort-Macleod.

Une troisième se dirige par la passe Tête-Jaune (*Yellow Head Pass*) jusqu'au même point—le Fort-Macleod—situé près de la tête des eaux de la rivière au Panais (*Parsnip River*), dans le district de l'Omenica.

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.

À 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.

À 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 ensuivant 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.

Route pour le Yukon.

Les témoignages de quelques-uns de nos hommes les plus expérimentés tendent à prouver que la construction d'un chemin de fer d'après les conclusions tirées vers 1870, par sir Sanford Fleming dans ses explorations, lorsqu'il était ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement, nous donnerait une seconde voie ferrée transcontinentale qui assurerait le développement d'une vaste et importante superficie propre à l'agriculture, ainsi que d'une région minière dont le commerce du Canada tirerait les plus grands profits.

Ceux qui connaissent bien cette contrée, savent très bien que plus l'on se porte vers le nord jusqu'à une certaine ligne au nord de la rivière Saskatchewan, plus le sol est riche et plus les échantillons de blé qui en proviennent sont beaux.

Votre comité est d'avis que le commerce qui se ferait par un port océanique augmenterait tellement le commerce intérieur des régions minières, qu'un chemin de fer, comme celui que je viens de mentionner, paierait au delà de ses dépenses et accroîtrait le commerce du Canada.

De plus, votre comité a poursuivi ses recherches avec le désir de rapprocher autant que possible les distances qu'il y a entre la région agricole des prairies de l'ouest et les exploitations minières.

Les témoignages tendent de plus à prouver qu'il n'y a aucune difficulté sérieuse à construire un chemin de fer à travers les montagnes à raison de \$20,000 par mille, argent comptant; que ce chemin de fer projeté pourrait partir d'Edmonton; qu'une route d'Edmonton, ou d'Ashcroft, jusqu'au Fort-Selkirk aurait à peu près la même longueur; mais qu'à la route d'Ashcroft il faudrait ajouter 450 milles entre Calgary et Ashcroft, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, pour en faire une route commerciale du Canada-est, et 200 milles à partir de Vancouver jusqu'à Ashcroft; que cette route transcontinentale étendrait ensuite ses ramifications, ou ses embranchements, au sud et au nord, pour relier les points importants; qu'une route par Vancouver, l'océan et le lac Teslin jusqu'à Dawson a une longueur de 2,211 milles avec quatre transbordements, ou de 2,030 milles jusqu'au Fort-Selkirk, contre une longueur de 1,290 milles, sans transbordement, qu'il y aurait à partir d'Edmonton.

Pour donner à la ville de Vancouver et au chemin de fer Canadien du Pacifique l'occasion de rivaliser dans des conditions également avantageuses, avec une route de l'est par Edmonton, il est essentiel de relier la côte au Fort-Selkirk par la voie ferrée la plus courte.

D'après les rapports publiés, cette route serait celle qui aurait pour point de départ Pyramid-Harbour et suivrait une ligne directe jusqu'au Fort-Selkirk par le sentier de Dalton (*Dalton trail*), la distance étant de 295 milles seulement, ou de 245 milles en allant toucher un point du Yukon en aval des "Rink Rapids," à 55 milles du Fort-Selkirk.

En sorte que, par cette ligne, il y aurait, à partir de Calgary, un service de voies ferrées d'environ 1,000 milles de longueur et un service océanique de 1,000 milles avec deux transbordements contre un chemin de fer de 1,290 milles d'Edmonton au Fort-Selkirk en suivant une ligne intérieure.

Ces données semblent indiquer que, pour faire face aux besoins immédiats de notre région minière du Nord-Ouest et lui donner le bénéfice des tarifs de transport les plus réduits par voie ferrée qui existent aujourd'hui, des arrangements à l'amiable devraient être pris avec les Etats-Unis afin de faire disparaître toute restriction préjudiciable au trafic qui se fait avec l'intérieur de la contrée en passant sur le territoire, ou par un port des Etats-Unis.

Que tout chaînon de chemin de fer qui pourrait être immédiatement construit de la Stikine vers le nord, fût situé de manière à ce qu'il forme la jonction la plus avantageuse avec les voies ferrées du sud-est et du sud-ouest.

Qu'aucune restriction ne fut mise au développement de la route de Pyramid Harbour.

Un chemin de fer qui partirait de Battleford et s'étendrait jusqu'à Cold Lake, puis, de là se continuerait jusqu'au Fort-McMurray, puis, de là jusqu'à la rivière de la Paix; traverserait une excellente contrée agricole, d'après le témoignage de M. P. C. Pambrun.

La distance entre Battleford, en passant par le Fort-McMurray et la rivière de la Paix, est de 812 milles seulement.

Une route qui partirait de Prince-Albert et se dirigerait jusqu'au même point—le Fort-McMurray—qui offre de grands avantages aux chercheurs d'or, est indiquée par la chambre de commerce de Prince-Albert, sur le témoignage de laquelle votre comité attire l'attention.

Ce témoignage déclare que quatre-vingt-dix milles de chemin de charrette ouvriraient une ligne de navigation presque ininterrompue jusqu'au Fort-McMurray et la rivière Liard qui se jette dans la Mackenzie.

L'opinion qui ressort de tous les témoignages est très favorable à toute la région traversée par les routes qui partent de Prince-Albert et se dirigent dans la direction de l'ouest, soit au nord, soit au sud de la Saskatchewan, jusqu'à la rivière de la Paix.

M. Pambrun a déclaré au comité qu'il avait récolté, l'année dernière, à Battleford, sur treize acres de terre, 533 minots de blé, d'avoine et d'orge; mais que la culture se faisait à cet endroit sur une petite échelle vu qu'il n'y avait pas de chemin de fer.

Le même témoin a déclaré que, en 1841, lorsqu'il fut chargé du Fort-Liard par la Compagnie de la Baie-d'Hudson, il a mangé du pain fait avec le blé récolté dans cette région du nord.

Tous les rapports faits sur cette région établissent que les pâturages abondent sur la route de la Nelson et de la Liard jusqu'au Fort-Selkirk; qu'il y a, en outre, beaucoup de bois, beaucoup de poisson, beaucoup de gibier, beaucoup de terrains miniers, etc., et que l'agriculture, jusqu'à la rivière de la Paix et au delà de cette rivière, trouve tous les éléments de succès.

Votre comité recommande à votre attention l'opportunité qu'il y aurait d'ouvrir immédiatement une route à l'intérieur. Cette route assurerait l'exploitation et le développement des grandes richesses minières qui existent certainement entre Edmonton et la frontière orientale de l'Alaska, et elle rapprocherait, en outre, le plus possible les distances qu'il y a entre les riches régions agricoles de nos prairies et nos exploitations minières.

Nous annexons au présent rapport un tableau des distances fourni par M. Jennings, l'ingénieur employé par le gouvernement à l'exploration de la route de la rivière Stikine jusqu'au lac Teslin, et qui est un homme d'une grande expérience en matière de tracé et de construction de chemin de fer dans les montagnes Rocheuses.

Nous attachons aussi beaucoup d'importance au témoignage du Dr Dawson, du département des explorations géologiques, et à celui de M. Marcus Smith, tous fonctionnaires dont les connaissances professionnelles ont beaucoup aidé à faire connaître les grands intérêts qui attendent l'esprit d'entreprise des Canadiens, et les difficultés qui doivent être surmontées pour promouvoir ces intérêts.

TABLEAU DES DISTANCES DONNÉ PAR LE DOCTEUR DAWSON.

1^{re} ROUTE.—

D'Edmonton, à l'est des montagnes Rocheuses jusqu'à la rivière Liard et de là à l'ancien Fort-Selkirk.

	Milles.
D'Edmonton à l'ancien Fort-Assiniboine, sur la rivière Athabaska.....	75
De l'ancien Fort-Assiniboine à l'extrémité ouest du petit lac de l'Esclave.....	135
Du petit lac de l'Esclave à la rivière de la Paix, à l'embouchure de la rivière qui Fume (<i>Smoky river</i>) (<i>Peace River Landing</i>).....	65
De l'embouchure de la rivière qui Fume au Fort-Saint-Jean.	145
(NOTE.—On pourrait probablement épargner 50 milles de distance en passant par une ligne presque droite à partir de l'ancien Fort-Assiniboine jusqu'au Fort de Saint-Jean.)	
Du Fort-Saint-Jean jusqu'à la rivière Liard, près de l'embouchure de la rivière Nelson.....	310

Route pour le Yukon.

	Milles.
De la rivière Liard, près de l'embouchure de la rivière Nelson jusqu'à l'embouchure de la rivière Dease.....	195
De l'embouchure de la rivière Dease jusqu'à l'embouchure de la rivière Finlayson.....	130
De l'embouchure de la rivière Finlayson à Pelly-Banks.....	50
De Pelly-Banks à Hoole Cañon.....	35
De Hoole Cañon à l'ancien Fort-Selkirk.....	200
Total.....	1,340
Ou, en déduisant 50 milles comme ci-dessus.....	1,290

2^e ROUTE.—

D'Edmonton à la passe Tête-Jaune, de là en passant par la tête de la rivière Fraser jusqu'au portage Giscombe; de là en passant par la rivière Finlay et la rivière Noire jusqu'à l'embouchure de la rivière Dease, en se reliant à la 1^{re} route à cet endroit:—

	Milles.
D'Edmonton à la passe Tête-Jaune.....	240
De la passe Tête-Jaune au portage Giscombe.....	205
Du portage Giscombe à l'embouchure de la Finlay.....	150
De l'embouchure de la Finlay à l'embouchure de la rivière Dease (environ).....	370
	965
Ajoutez la distance comme par la 1 ^{re} route, de l'embouchure de la rivière Dease à l'ancien Fort-Selkirk.....	415
Total.....	1,380

3^e ROUTE.—

De la station d'Ashcroft, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à l'ancien Fort-Selkirk, dans le district du Yukon, en suivant la ligne occidentale des vallées de la Co'ombie-Anglaise:—

NOTE.—D'autres stations sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, telles que Savona, ou Kamloops, pourraient être adoptées comme points de départ sans qu'il y eut beaucoup de différence entre les distances.

	Milles.
D'Ashcroft à Quesnelle (distance par chemin de charrette, 23 milles).....	185
De Quesnelle au Fort-Fraser.....	115
De Fort-Fraser à Hazleton (Fourches de la Skeena).....	165
De Hazleton à Telegraph-Creek (Stikine).....	255
De Telegraph-Creek à la tête du lac Teslin.....	145
De la tête du lac Teslin à l'embouchure de la rivière Teslin.....	165
De l'embouchure de la rivière Teslin à l'ancien Fort-Selkirk.....	140
Total.....	1,170

TABLEAU DES DISTANCES DONNÉ PAR M. MARCUS SMITH.

Entre Prince-Albert et la côte:—

	Milles.
De Prince-Albert à Athabaska-Landing par une route au nord de la Saskatchewan.....	335
De là à la rivière qui Fume.....	210
De là à la passe de la rivière au Pin.....	160
do à la rivière au Panais.....	105
do à la rivière des Bâtes-de-charge près de Fort-McLeod.....	8
do aux fourches de la Skeena.....	230
do à Glenora, sur la Stikine.....	300

	Milles.
De Prince-Albert à Telegraph-Creek.....	1,348
Des fourches de la Skeena en descendant la vallée de cette rivière jusqu'au Port-Simpson.....	176
De Prince-Albert à la côte, en prenant la route qui passe le plus au nord.....	1,224

Entre Edmonton et les fourches de la Skeena:—

	Milles.
D'Edmonton à la passe Tête-Jaune.....	267
De là en descendant la rive de la rivière Fraser au-dessus du Fort-George, près du grand coude de la rivière.....	228
De là à la traverse, près du Fort-McLeod.....	82
De là en suivant cette ligne jusqu'aux fourches de la Skeena.	230

	307
Des fourches de la Skeena au Port-Simpson.....	176
D'Edmonton à la côte.....	983

TABLEAU DES DISTANCES DONNÉ PAR M. JENNINGS, I.C., POUR LA ROUTE DE LA CÔTE.

	Milles.
De Calgary à Vancouver (par voie ferrée).....	650
De Vancouver à Wrangel (par route océanique).....	700
De Wrangel à Glenora (rivière).....	135
De Glenora au lac Teslin (par voie ferrée).....	165
Du lac Teslin à l'embouchure de l'Hootalingua.....	200
De l'embouchure de l'Hootalingua ou la rivière Teslin à Dawson.....	361
	2,211
Transport océanique et par voie des lacs et rivières.....	1,396
Transport par voie ferrée à partir de Calgary.....	815
	2,211
De Telegraph-Creek en gagnant vers le sud jusqu'au Port-Simpson.....	450
De Telegraph-Creek à Observatory-Inlet.....	300
Transport par voie ferrée à partir de Calgary <i>via</i> Port-Simpson et le lac Teslin jusqu'à Dawson.....	1,831
Transport par voie ferrée à partir d'Observatory-Inlet <i>via</i> Port-Simpson et le lac Teslin jusqu'à Dawson.....	1,681
Transport par voie océanique, de Vancouver à Port-Simpson.	500
Transport par voie océanique, de Vancouver à Observatory-Inlet.....	575
De Pyramid-Harbour ou Lynn Canal <i>via</i> le sentier de Dalton jusqu'à cinq milles en aval des rapides Cinq-Doigts (<i>Five Finger Rapids</i>).....	245
Des rapides Cinq-Doigts au Fort-Selkirk.....	57
	302

Votre comité croit que la lecture des témoignages justifiera la conclusion qu'il a maintenant l'honneur de soumettre au Sénat.

Votre comité recommande que, en sus du nombre requis pour le service de distribution ordinaire, qu'il soit imprimé quinze cents copies en anglais et cinq cents copies en français du rapport et des témoignages pour la distribution générale.

Le tout respectueusement soumis.

C. A. BOULTON,
Président.

Route pour le Yukon.

TÉMOIGNAGES.

OTTAWA, 5 avril 1898.

Le comité ouvre aujourd'hui ses séances,

Présidence de l'honorable M. Boulton.

TÉMOINS.

Honorable JAMES REID.—D'après ce que je comprends, le but du comité est de recueillir les renseignements qu'il lui sera possible d'obtenir sur la route la plus praticable pour communiquer le plus tôt possible avec la région du Yukon.

Honorable M. McCALLUM.—Et la plus courte route, si elle est praticable.

Honorable M. REID.—A partir de quel point ?

Honorable M. BELLEROSE.—De tout point se trouvant sur le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Honorable M. REID.—La route Ashcroft est préférable sous tous les rapports à toute autre que je connaisse.

Honorable M. PERLEY.—Ashcroft est une jonction située sur le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Honorable M. REID.—C'est une des stations situées sur ce chemin.

Honorable M. PERLEY.—A quelle distance se trouve-t-elle de la côte ?

Honorable M. REID.—A deux-cent quatre milles de Vancouver.

Honorable M. BELLEROSE.—Est-ce entre les deux chaînes de montagnes ?

Honorable M. REID.—Oui, sur un parcours de deux cent vingt milles d'Ashcroft, jusqu'à l'embouchure de la rivière Quesnelle, il y a un excellent chemin de charrette, l'un des plus beaux chemins que l'on puisse trouver.

Des diligences y circulent deux fois par semaine, pendant l'été, et le trajet est fait par elles en trois jours.

Honorable M. PERLEY.—Y a-t-il une route par eau ?

Honorable M. REID.—Nous pouvons prendre la route par eau ; mais celle dont il s'agit présentement est entièrement par terre. De l'embouchure de la Quesnelle jusqu'à Telegraph Creek, sur l'ancienne ligne télégraphique construite en 1864-65, il y a un sentier pour bêtes de charge.

Ce sentier a été depuis plus ou moins bien entretenu. Lors de l'excitation causée près de Telegraph-Creek, par la découverte de mines d'or, à Cassiar, des convois de provisions furent envoyés par cette route.

Des bestiaux pour l'usage des mineurs passèrent aussi par ce chemin dont on s'est depuis plus ou moins servi.

Depuis quelques années, des convois de bêtes de charge sont envoyés à Hazleton, sur la rivière Skeena.

On transporte tous les ans des approvisionnements dans la région de l'Omenica, pour l'usage des mineurs et pour les postes de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, situés dans ce district.

De l'embouchure de la rivière Quesnelle, en allant vers le nord, jusqu'à ce que vous ayez atteint Telegraph-Creek, il y a là d'excellents pâturages pour un nombre illimité de chevaux ou de bestiaux qui peuvent y être envoyés par cette route.

Le foin y croît, en été, à une hauteur de cinq et six pieds. Il y en a en quantité illimitée. L'on peut le couper et l'amasser pour l'hiver, ce qui ne peut être fait dans une grande partie des régions à pâturages où l'herbe est courte et que l'on peut appeler ranchos à bestiaux.

Le sentier est en outre amélioré par le gouvernement de la Colombie Anglaise. Ce gouvernement a voté de l'argent pour employer des hommes, aussitôt que la saison le permettra, à l'amélioration du sentier sur toute son étendue en montant jusqu'à Glenora, et aussi à la construction de ponts sur les plus petits cours d'eau.

Ces hommes placeront aussi des bacs passeurs sur les plus grands cours d'eau. De sorte que, sans que le gouvernement fédéral dépense un seul centin, nous aurons là une route ouverte jusqu'à Telegraph-Creek.

Le PRÉSIDENT.—Vous avez, jusqu'à ce dernier endroit, un sentier dont on s'est servi jusqu'à présent?

Honorable M. REID.—Oui, et un grand nombre de personnes sont encore prêtes à prendre cette route aussitôt que la saison s'ouvrira.

Ceux qui la prennent, s'ils ne jugent pas à propos de pénétrer jusqu'à la ville de Dawson, peuvent dévier en se dirigeant soit à droite, soit à gauche, et ils se trouvent partout dans une région minière. Ils peuvent, dans ce cas, procéder à la recherche de terrains miniers, s'ils le veulent, avec probablement autant de chances de succès que s'ils s'enfouaient dans la région glacée du nord.

Le PRÉSIDENT.—Jusqu'à quelle distance, dans le nord, êtes-vous allé par ce sentier?

Honorable M. REID.—Je n'ai parcouru qu'une faible distance vers le nord. Par rapport à cette route je ferai observer que nous avons, ici, un membre du service géologique qui l'a parcouru entièrement. Il connaît mieux ce chemin et la région qu'il traverse que toute autre personne que nous pourrions appeler ici, et c'est M. McConnell. Ce monsieur a parcouru toute cette région et peut nous donner des renseignements précieux. Je vous conseille de l'assigner comme témoin.

Si l'on désirait ouvrir une route par la voie d'Edmonton, il n'est pas désirable, suivant moi, de prendre la rivière de la Paix qui ne pourra jamais servir à cette fin. Je n'ai pas eu l'occasion de la parcourir; mais je sais par d'autres que cette rivière ne pourrait servir de route pour conduire jusqu'au Yukon.

Si, au lieu de descendre jusqu'à la rivière de la Paix, à l'est des montagnes Rocheuses, vous pouviez tracer une ligne à travers la passe de la Tête-Jaune jusqu'à la source de la rivière Fraser, et descendre ensuite jusqu'au Fort-George, sur la Fraser, vous vous raccorderiez avec la route Ashcroft, et ces deux routes ainsi réunies vous conduiraient jusqu'à Dawson.

Non seulement cela; mais vous auriez l'avantage de vous trouver en communication avec toute cette région minière telle que Caribou, Oménica et avec tout autre territoire que vous voudriez atteindre.

Pour ce qui regarde le Nord-Ouest, il y a, là, du territoire à ne savoir qu'en faire, mais l'on n'a pas besoin d'en ouvrir davantage pour le présent. La région de la rivière de la Paix est assez avantageuse en elle-même; mais on n'en a pas besoin pour le moment. Si le Nord-Ouest avait un marché pour ses produits dans la région minière, c'est tout, à mon avis, ce qu'il demande.

Par l'autre route vous manquez tout avant d'atteindre la rivière Pelly et la région du Yukon.

Le PRÉSIDENT.—Permettez-moi de vous interrompre. La région à traverser est-elle propre à la construction d'un chemin de fer?

Est-elle montagneuse?

Honorable M. REID.—Non. Entre les vallées de la chaîne de la côte et la région de Selkirk, à partir des Montagnes Rocheuses, il n'y a aucune montagne à traverser et vous montez dans la vallée.

Honorable M. PERLEY.—Sur quelle rivière?

Honorable M. McCALLUM.—Par voie de terre.

Honorable M. REID.—Il y a une rivière navigable, et j'arrive maintenant à ce qui concerne la navigation. Si vous parcourez 160 milles en partant d'Ashcroft, vous atteignez la rivière Fraser qui est navigable jusqu'à l'embouchure de la Quennele, et il y a là maintenant un bateau à vapeur. Quelques améliorations dans trois ou quatre endroits, donneraient un chenal navigable ininterrompu à partir d'un point appelé Soda-Creek, sur la rivière Fraser, jusqu'à la tête du lac North-Tatlah—soit une distance de 450 milles, et vous vous trouvez alors éloignés de 200 milles, au

Route pour le Yukon.

moins, de Telegraph-Creek, à partir de la tête du lac. D'un autre côté, si vous êtes venus par Edmonton et que vous atteignez Tête-Jaune-Cache, il y a aussi, à partir de ce point en descendant la Fraser jusqu'au lac Stuart—distance d'environ 500 milles—un chenal navigable avec un bateau à vapeur. Vous pénétrez ainsi jusqu'au cœur même de la région minière soit par la voie d'eau, soit par la voie de terre.

Le PRÉSIDENT.—Cet endroit navigable existe donc et y navigue-t-on ?

Honorable M. REID.—Il existe; mais on ne navigue que sur la partie inférieure de la rivière, de Soda-Creek jusqu'à la Quesnelle, et sur un faible parcours au-dessus de ce dernier point, et cela pour la simple raison que le besoin de l'utiliser davantage ne s'est pas encore fait sentir.

Honorable M. BELLEROSE.—Pourriez-vous me dire quelle est la plus courte distance entre la rivière Skeena et la rivière Fraser ?

Honorable M. REID.—La plus courte distance entre ces deux points s'obtient en partant de l'embouchure de la Quesnelle et en montant à travers cette vallée.

Honorable M. BELLEROSE.—De la Quesnelle à la rivière Skeena quelle serait la distance ?

Honorable M. REID.—Elle serait de 300 milles. Voulez-vous dire jusqu'à Hazleton ?

Honorable M. BELLEROSE.—Oui.

Honorable M. REID.—Un bateau à vapeur navigue jusqu'à Hazleton.

Le PRÉSIDENT.—Sur la rivière Skeena.

Honorable M. REID.—Oui, et cette route, sur son parcours, peut être ainsi reliée, à droite comme à gauche, avec plusieurs rivières. Vous la reliez ainsi à Telegraph-Creek, sur la Stikine, et vous pouvez encore la relier à Hazleton sur la Skeena, vers le même temps, c'est-à-dire, pendant la saison de la navigation.

Honorable M. McCALLUM.—L'objection aux cours d'eau, c'est que vous ne pouvez les utiliser pendant l'hiver.

Honorable M. REID.—Mais vous pouvez ouvrir un chemin par cet endroit.

Honorable M. McCALLUM.—Ce chemin pourrait servir pendant l'hiver et l'été comme le fait le chemin de Caribou ?

Honorable M. REID.—Oui, et l'avantage à tirer de la route dont il s'agit, c'est que l'on peut récolter du foin sur ses côtés et tout le long de son parcours.

Honorable M. McCALLUM.—Ce serait un moyen de nourrir les bestiaux.

Honorable M. REID.—Oui, et d'après plusieurs essais faits dans cette vallée, vous pouvez aussi cultiver l'orge et l'avoine.

Il y a, là, parfois, des gelées comme nous en avons ailleurs en Canada; mais vous pouvez y récolter tout ce dont vous avez besoin en foin, en orge et en avoine.

Le PRÉSIDENT.—Il ne se récolte pas de fruit dans cette région ?

Honorable M. REID.—On y récolte des menus fruits; mais pas de pommes, ni autres produits de cette nature.

Le PRÉSIDENT.—C'est vers le nord, à quelque distance de l'endroit où se trouve Lord Aberdeen ?

Honorable M. REID.—Oh! oui, 500 milles de distance. Cette route est située entièrement au nord du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Honorable M. BELLEROSE.—Pouvez-vous nous dire la distance qu'il y a entre Calgary et Ashcroft ?

Honorable M. PERLEY.—Quatre-cent-cinquante milles.

Honorable M. REID.—Ce chiffre, je crois, est donné dans le livre que vous avez entre les mains.

Le PRÉSIDENT.—Quelle distance y a-t-il de la Quesnelle à la Rivière de la Paix ?

Honorable M. REID.—C'est-à-dire transversalement ?

Le PRÉSIDENT.—Oui.

Honorable M. REID.—Il est très difficile de dire ce qu'est la Rivière de la Paix.

Le PRÉSIDENT.—Ce qu'est la tête de la Rivière de la Paix.

Honorable M. REID.—C'est à sept milles de la rivière Fraser, où nous pouvons aller en bateau à vapeur jusqu'à l'endroit où les eaux se déversent dans la rivière de la Paix. Il y a là exactement un portage de sept milles à faire, pour lequel un bon chemin de charrette existe maintenant.

J'y ai envoyé plusieurs fois des bateaux à vapeur. La rivière Fraser n'est pas navigable pour les bateaux à vapeur jusqu'à ce que vous ayez atteint les petites rivières après avoir traversé les lacs.

Le PRÉSIDENT.—La rivière Fraser est navigable jusqu'à l'endroit où le chemin de charrette de sept milles vous fait arriver aux eaux navigables de la rivière de la Paix.

Honorable M. REID.—Oui, pour les petits bateaux.

Le PRÉSIDENT.—Elle ne l'est pas pour les bateaux à vapeur.

Honorable M. REID.—Non.

Honorable M. PERLEY.—Vous avez envoyé des marchandises dans cette région ?

Honorable M. REID.—Oui.

Honorable M. PERLEY.—Combien coûte un sac de farine à cet endroit ?

Honorable M. REID.—Cela dépend du prix qu'il a coûté d'abord.

Honorable M. PERLEY.—Disons qu'il ait coûté une pia-tre et demie en premier lieu.

Honorable M. PRIMROSE.—Il s'agit de 100 livres de farine.

Honorable M. REID.—Le prix, à Quesnelle, est de \$55 par mille livres.

La farine ne se vend pas par baril dans cette région. Elle se vend par mille livres, ou par cent livres. Son prix est de cinq piastres et demie par cent livres. Il faut payer deux centins par cent livres pour le transport en petits bateaux à rames jusqu'au portage. Si nous avions un bateau à vapeur, le transport pourrait être fait pour un centin, ou moins, selon la quantité.

Honorable M. BELLEROSE.—Combien de pieds d'eau de profondeur les petits bateaux tirent-ils ?—Connaissez-vous la profondeur de l'eau dans ces rivières ?

Honorable M. REID.—Oui ; mais il ne s'agit pas d'un bateau à vapeur. Quelques-uns de ces petits bateaux tirent autant d'eau qu'un bateau à vapeur, probablement deux pieds et plus. Cependant, vu les sinuosités du cours d'eau, vous pouvez vous servir d'un petit bateau à rames, tandis qu'un bateau à vapeur ne pourrait convenir.

Lorsque nous transportons nos fourrures, pendant l'automne, nous avions à peine assez d'eau dans certaines rivières pour faire passer nos bateaux au-dessus des récifs, et il nous fallait les tenir rigoureusement dans le chenal.

Dans quelques-unes des rivières il y a peu d'eau pendant les sécheresses de chaude saison ; mais après que vous êtes descendus jusqu'à l'extrémité inférieure de la rivière au Panais, il est possible aux bateaux à vapeur d'un faible tirant d'eau de monter.

Pour ce qui regarde la navigabilité de la rivière de la Paix—du portage des Montagne Rocheuses jusqu'au bras Finlay de la rivière de la Paix—et les eaux de de cette partie s'étendent à quarante milles de la tête du lac Tatlah—elle est navigable pour les bateaux à vapeur d'un tirant d'eau presque ordinaire, c'est-à-dire jusqu'au bras Finlay de la rivière de la Paix.

Le PRÉSIDENT.—Elle est navigable pour les bateaux à vapeur jusqu'à ce point.

Honorable M. REID.—Oui, et le bras Finlay l'est lui-même sur une certaine partie de son parcours.

Honorable M. McCALLUM.—Vous avez parlé de bateaux à vapeur d'un faible tirant d'eau.

Honorable M. REID.—Oui, chargés, ils ne devraient pas tirer plus de trois pieds d'eau.

Honorable M. McCALLUM.—Des bateaux à vapeur mus par une roue d'arrière ?

Honorable M. REID.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—En sorte que, s'il y avait un chemin de fer construit jusqu'à la rivière de la Paix, on pourrait ensuite naviguer sur la rivière Fraser, ou sur la rivière de la Paix *vice versa*. Supposé qu'un chemin de fer soit construit jusqu'à Peace River Landing, ne pourriez-vous pas naviguer—sans interruption—jusqu'au bras Finlay ?

Honorable M. REID.—Non. Il y a une étendue de douze milles où vous ne pourriez pas placer un bateau à vapeur par suite du passage de la rivière à travers les rochers.

Le PRÉSIDENT.—Est-ce au Fort-Saint-Jean ?

Route pour le Yukon.

Honorable M. REID.—Non, c'est à quelques milles plus haut. Naturellement, c'est plus éloigné par la rivière; mais à un endroit, l'on traverse douze milles de portage pour atteindre la rivière de la Paix, sur le côté est des Montagnes Rocheuses. Puis la rivière est navigable à partir de ce point jusqu'au lac, à l'exception des rapides Vermillon.

Honorable M. McCALLUM.—Quelle est la distance entre Dawson et Ashcroft?

Honorable M. BELLEROSE.—Quatorze-cent-cinquante milles.

Honorable M. McCALLUM.—Je veux dire en tenant compte des détours.

Honorable M. REID.—La ligne est passablement droite.

Le PRÉSIDENT.—Les chiffres qui nous sont présentement donnés sont ceux fournis par M. Ogilvie et quelques autres.

Honorable M. REID.—Ces chiffres sont à peu près aussi exacts que possible.

Le PRÉSIDENT.—Quesnelle où vous demeurez est située sur la route que le gouvernement a fait explorer pour le chemin de fer Canadien du Pacifique?

Honorable M. REID.—Oui. Les explorateurs se sont rendus à Quesnelle avec leur ligne; ils ont traversé la rivière à cet endroit, et ils ont ensuite voyagé en diligence.

Le PRÉSIDENT.—A quelle distance vous trouvez-vous d'Edmonton? A trois ou quatre cents milles?

Honorable M. REID.—Probablement à quatre-cent-cinquante milles.

Le PRÉSIDENT.—A peu près la même distance que sur la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique?

Honorable M. REID.—Je ne crois pas que la distance soit aussi grande. Je la crois plus courte que sur la ligne du chemin du Pacifique.

Le PRÉSIDENT.—De Calgary il y a 2,264 milles.

Honorable M. REID.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Et jusqu'à Ashcroft, quelle distance?

Honorable M. REID.—Deux mille sept cent deux milles.

Honorable M. BELLEROSE.—Il y a sept cent milles entre Vancouver et Calgary et quelques deux cents milles entre Vancouver et Ashcroft.

Le PRÉSIDENT.—Pour ce qui regarde les opérations minières dans le district d'Omenica, comment l'or en sort-il, ou par quelle voie commerce-t-on avec ce district?

Honorable M. REID.—Par la voie de Quesnelle.

Honorable M. McCALLUM.—L'or est généralement transporté dans des sacs.

Honorable M. REID.—Pendant les cinq dernières années, j'ai expédié des marchandises à cet endroit. J'y ai expédié la machinerie d'une scierie et tout un outillage hydraulique.

Honorable M. PRIMROSE.—Exigiez-vous \$500 par mille?

Honorable M. REID.—C'est plus que cela. Il m'a fallu payer, moi-même, ce que l'on m'a imposé.

Le PRÉSIDENT.—Combien d'hommes sont-ils engagés dans ce district?

Honorable M. REID.—Environ 700.

Le PRÉSIDENT.—Quelles sont les compagnies qui opèrent dans cette localité?

Honorable M. REID.—Il y a la 43^e Compagnie Minière dont la plupart des actionnaires sont de cette ville (Ottawa), et il y a trois autres compagnies.

Le PRÉSIDENT.—La compagnie Gooderham et Worts, opère-t-elle aussi dans ce district?

Honorable M. REID.—Non; mais cette compagnie a pu s'y transporter dernièrement. Une compagnie anglaise a acheté deux des autres compagnies et elle envoie, cette année, dans ce district un grand nombre d'hommes pour l'exploitation de ses mines.

Trois ou quatre autres compagnies se préparent à en faire autant.

Une compagnie américaine a obtenu quelques baux de dragage. Elle se propose de draguer sur la rivière Nation et les cours d'eau qui se jettent dans la rivière de la Paix.

Sur la rivière au Panais on veut y mettre, cette année, cinq dragues.

Je ne sais pas si ces compagnies emploieront ces dragues ou non ; mais elles se proposent de le faire. Pour tout dire, trois ou quatre cents personnes ont l'intention de se rendre, cette année, dans ce district pour se livrer aux opérations minières.

Le PRÉSIDENT.—Ce progrès est-il dû à la fièvre de l'or qui sévit actuellement, ou est-ce un progrès normal ?

Honorable M. REID.—C'est un mouvement normal, et la fièvre de l'or n'a rien à faire avec ce mouvement. Ces opérations minières sont commencées depuis trois ans.

Honorable M. McCALLUM.—Si l'accès à ce district était facilité par l'amélioration des routes, vous pourriez fournir à ces mineurs des approvisionnements provenant du Nord-Ouest et faire ainsi un grand commerce ?

Honorable M. REID.—Oui. J'ai, là, un moulin à farine et tout autre matériel. Mais la concurrence du Nord-Ouest affecterait mon industrie—ce qui, du reste, importe peu. Nous avons besoin, dans ce district, de farine et de bœuf, bien que nous ayons déjà, dans cet endroit, d'excellent bœuf, et que nous puissions même nous en priver. Il y a, là, un bon marché, et il est en voie d'ouvrir toute la zone minérale d'une extrémité à l'autre.

Le PRÉSIDENT.—Se livre-t-on à des opérations minières entre Quesnelle et le chemin de fer Canadien du Pacifique ?

Honorable M. REID.—C'est selon la direction que vous prenez.

Le PRÉSIDENT.—Sur la route Ashcroft ?

Honorable M. REID.—Oui. Si vous allez au sud de chez moi, à Quesnelle, il y a là la rivière Quesnelle sur laquelle de grandes exploitations minières sont commencées.

L'une des plus grandes exploitations hydrauliques qu'il y ait dans le monde se trouve située à la tête de la rivière Caribou.

Quelques-uns des magnats du chemin de fer Canadien du Pacifique sont actionnaires de ce grand établissement minier. Il y a aussi la mine du Taon, et beaucoup de compagnies ont maintenant placé de grands capitaux dans ce district où elles se livrent à des opérations minières.

Le PRÉSIDENT.—C'est-à-dire au sud-ouest ?

Honorable M. REID.—Oui, et toute la contrée jusqu'à Ashcroft se compose presque entièrement de terrains miniers. Vous allez à 36 milles d'Ashcroft et vous rencontrez des excavations dans la montagne, ou des commencements de travaux, et si vous poursuivez, vous trouvez des mines d'or à droite et à gauche. Montez le cours d'eau, à gauche, et, là, vous trouverez de très grandes exploitations de mines de quartz aurifère.

Le PRÉSIDENT.—Un chemin de fer construit dans la direction occidentale, à partir d'Edmonton, sur l'ancien tracé du chemin de fer Canadien du Pacifique, ne serait-il pas presque aussi utile que la route que vous recommandez ?

Honorable M. REID.—Je crois que la route recommandée par moi est la plus courte. Etant donné Dawson comme objectif, elle est plus courte que toute autre par Edmonton, et traverse, en outre, d'un bout à l'autre, toutes les régions minières en question.

Le PRÉSIDENT.—C'est-à-dire par Edmonton, sur l'ancien tracé du chemin de fer Canadien du Pacifique, et de là en montant vers le nord.

Honorable M. REID.—Oui, et en construisant le chemin par la Passe-Tête-Jaune. Tête-Jaune-Cache est supposée être la tête de la navigation, et vous pouvez descendre la rivière et monter par eau jusqu'à la tête du lac Tatlah, et puis, en passant par chez moi, à Quesnelle, si vous aimez à transporter des marchandises dans cette direction, vous montez la rivière à partir du Fort-George.

Honorable M. BELLEROSE.—Y a-t-il sur cette route des terres ?

Honorable M. REID.—Oui, il y en a sur tout le parcours.

Honorable M. BELLEROSE.—Quelles sont ces terres ?

Honorable M. REID.—Ce sont les terres de la vallée de la Fraser.

Honorable M. BELLEROSE.—Combien de milles carrés ?

Honorable M. REID.—Je puis seulement vous le dire approximativement. Cette vallée s'étend, à partir d'Ashcroft, jusqu'à Quesnelle, soit une longueur de 220 milles sur deux milles de large en moyenne ; mais il y a d'autres vallées, des terres à pâtu-

Route pour le Yukon.

rage sur une distance de 200 milles au nord et au sud de cette vallée. En sorte que je pourrais difficilement vous donner approximativement la superficie.

Le PRÉSIDENT.—C'est une vallée étroite ?

Honorable M. REID.—Oui ; mais cette région est remplie de vallées. Vous passez de l'une à l'autre. C'est un pays ondulé et encadré par deux chaînes de montagnes. Vous ne pouvez dire même qu'il y ait une seule montagne. La région est ondulée, et si vous rencontrez une section de terrain accidenté, vous entrez ensuite dans une autre vallée.

Honorable M. BELLEROSE.—Oui ; mais la terre de ces vallées n'est peut-être pas toute arable ?

Honorable M. REID.—Oui, elle est partout arable. Prenez, par exemple, la région de Chilcotten, et il y a là une superficie de 200 milles sur 150, et c'est partout du bon pâturage et de la terre arable. Des cultures ont été faites dans toute cette région.

Le PRÉSIDENT.—J'ai vu dans la banque de Montréal un gros lingot conique d'or. Il valait \$80,000.

Savez-vous si cet or provient de la région située au nord de chez vous ?

Honorable M. REID.—Il a été tiré de la rivière Quesnelle. C'est un des produits des lavages de l'été dernier.

Honorable M. BELLEROSE.—Cette route d'Ashcroft au lac Teslin serait-elle montagnaise, ou passablement unie ?

Honorable M. REID.—Elle serait unie, puisqu'il n'y a aucune montagne sur son parcours. Elle se trouve entre deux chaînes de montagnes et dans la vallée qui les sépare.

La rivière Fraser court vers le nord et vers le sud en traversant les montagnes. Lorsque vous avez atteint Ashcroft, vous vous trouvez au milieu de deux chaînes de montagnes, et dans la vallée qui les sépare. Puis vous montez vers le nord-ouest, dans le cœur de la vallée.

Le PRÉSIDENT.—Cette vallée s'étend jusqu'à Telegraph-Creek ?

Honorable M. REID.—Jusqu'à la rivière Klondike.

Le PRÉSIDENT.—Il semble que l'Hootalinqua et les lacs et rivières de cette région sont bordées de falaises élevées et rocheuses ?

Honorable M. REID.—Il en est peut être ainsi ; mais la vallée dont je parle se trouve entre cette falaise et la chaîne de montagne. Je ne prétends pas dire que vous trouveriez de la terre arable en arrivant à ces dernières régions.

Les terres que nous y avons trouvées sont de même nature que le chemin qui les traverse. Il y a là un cours d'eau. Son niveau n'est jamais beaucoup élevé, et quand les chemins suivent les cours d'eau, c'est la meilleure indication d'un niveau peu élevé pour une voie ferrée.

Le comité lève sa séance.

OTTAWA, 25 avril 1898.

Le comité s'est assemblé aujourd'hui.

Président, l'honorable M. Boulton.

SA GRACE L'ÉVÊQUE GROUARD.—Je me suis rendu, la première fois, en 1862, dans cette région de l'Athabasca, en qualité de missionnaire catholique pour évangéliser les sauvages et quelques métis français. J'y ai depuis demeuré tout le temps, et j'ai été dernièrement nommé évêque des missions que j'ai aidé à établir dans ces territoires.

J'y suis allé d'abord comme jeune prêtre, mais lorsque notre évêque est mort, il y a sept ans environ, je fus appelé à le remplacer, et je suis maintenant évêque pour toutes ces régions du Nord-Ouest canadien comprenant l'Alaska, le district de la rivière Mackenzie et le territoire de la rivière Yukon.

Tous ces territoires sont situés sur le versant oriental des Montagnes Rocheuses.

Lorsque je fus consacré évêque, j'établis mon quartier général près du Port-Chippewyan, à l'embouchure de la rivière de la Paix, parce que ce lieu était le plus central des régions de la rivière Mackenzie, de la rivière de la Paix et de l'Athabasca.

La première année de ma mission, j'étais simplement prêtre au lac Athabasca, et, en 1863, je me rendis à Providence, sur le grand lac de l'Esclave, sur le bord de la rivière Mackenzie.

Cette même année, je fus envoyé au Fort-Simpson, à l'embouchure de la rivière Liard, ainsi qu'au Fort-Nelson.

Ce fut, en 1863, ma première visite dans ces lieux, visite que je renouvelai chaque année jusqu'à 1872.

La navigation se faisait en canots et avec ce que l'on appelait canots de York, et l'on se sert encore de ces canots pour atteindre la Liard et le Fort-Nelson.

Au-dessus du Fort-Simpson il y a un grand rapide dont le courant est très fort sur un parcours d'environ quatre milles.

Les fonctionnaires de la Compagnie de la Baie-d'Hudson se servent des canots de York. Ils débarquent la moitié de la cargaison au pied des rapides et franchissent les rapides avec l'autre moitié. Ils retournent ensuite reprendre l'autre moitié laissée en arrière. Il n'y a donc aucun portage.

Au milieu de juillet, le niveau de l'eau est passablement élevé, et il n'y a aucun lieu où l'on puisse mettre le pied à terre vu que la rive de chaque côté est trop escarpée, et ce n'est que quand l'eau est devenue plus basse que nous pouvons en montant débarquer sur la rive gauche.

Il n'y a plus ensuite rien qui puisse empêcher la navigation à vapeur en remontant la Liard jusqu'à Halkett; et, jusqu'à la rivière Nelson, on peut faire aisément naviguer un bateau à vapeur mû par une roue d'arrière.

Un bateau à vapeur peut atteindre Fort-Nelson et dépasser même ce poste.

Je n'ai jamais hiverné au Fort-Halkett. J'ai parcouru les montagnes pour visiter les sauvages de ces lieux. Il n'y a, là, que des montagnes et des vallées. J'ai traversé plusieurs de ces montagnes dans le but de rencontrer des sauvages; mais il est très aisé de voyager dans ces lieux.

Un chemin de fer pourrait y être construit; mais ce n'est pas la meilleure route à choisir. J'ai fait, dans cette région, plusieurs voyages; mais je ne me suis jamais rendu au Fort-Halkett. Je me suis arrêté en deça. Il y a là un très fort courant et l'on est obligé d'y faire un portage. Il est passablement difficile d'atteindre ce lieu par suite de ce portage.

Je ne suis jamais allé jusqu'aux eaux navigables de la rivière de la Paix. D'Edmonton à Dunvegan il y a un sentier de bêtes de charge. On y a ouvert un

Route pour le Yukon.

chemin l'automne dernier ; mais j'ignore si on l'a terminé. C'est par ce sentier que nous transportons toutes les provisions de notre mission, et les fonctionnaires, les traiteurs et mineurs font la même chose.

Le prix du transport d'Edmonton à la rivière de la Paix est d'environ cinq centins par livre. De Dunvegan à Saint-Jean les bords de la rivière de la Paix sont très élevés, et la vallée n'est pas très large. Il y a là quelques bas-fonds.

Nos missions sont établies dans cet endroit, et elles y font de très bonnes récoltes. J'ai acheté dernièrement un moulin à farine.

Les sauvages et les métis sont venus me trouver et m'ont dit : " Nous avons du grain ; mais que pouvons-nous en faire ? Aidez-nous donc à nous procurer un moulin à farine."

J'achetai un moulin à farine, une chaudière à vapeur et une machine pour aider ces pauvres gens.

J'ai aussi, au lac de l'Esclave, un moulin à farine qui marche actuellement, et l'autre moulin est construit à la fourche de la rivière qui Fume (*Smoky River*), sur la rivière de la Paix.

Un autre moulin a été construit par un homme de la Baie-d'Hudson, du nom de Mackenzie, qui est établi là.

Nous avons la force motrice. Nous ne moulons pas seulement le grain. Nous le battons aussi.

Les bords de la rivière de la Paix ont une élévation de 500 ou 600 pieds, environ. Naturellement, il vous faudrait beaucoup de travaux techniques pour construire une voie ferrée à travers cette région ; mais la chose est praticable.

Les bords de la rivière s'évasent avant que vous en atteigniez le sommet, et la largeur d'une rive à l'autre est passablement large. Il serait nécessaire de construire un pont au niveau des terres ; mais il ne serait pas difficile de le faire. Un pont construit d'un plateau à l'autre ne serait pas plus long que le pont qui traverse l'Ottawa, en amont de cette ville.

Les bords de la rivière de la Paix sont coupés perpendiculairement, et, à certains endroits, la rivière s'épand et s'élargit, tandis qu'à certains autres, elle se rétrécit. La construction d'un pont suspendu serait très praticable.

La terre est de bonne qualité. Elle est cultivable à partir d'Edmonton jusqu'à la rivière de la Paix et au delà jusqu'à la rivière Nelson, et après avoir franchi ces prairies, la terre est boisée.

Les sauvages voyagent avec des chevaux à partir de Saint-Jean jusqu'au Fort-Nelson. Si l'on veut suivre une ligne droite l'on peut aboutir au Fort-Nelson.

De Dunvegan, dans la direction nord-ouest, jusqu'au Fort-Nelson il y a un sentier de bêtes de charge par où passent les sauvages avec leurs chevaux, depuis des années, dans leurs voyages entre Fort-Nelson et la rivière de la Paix, et il n'y a pas, là, de montagnes qui méritent une mention.

Naturellement vous suivez une ligne parallèle aux montagnes, sans les traverser, et la route est loin de ces montagnes, à l'Est.

La rivière de la Paix est d'une navigabilité facile. L'on monte jusqu'au pied des montagnes et il y a là une forêt de roseaux qu'il est impossible de franchir sans faire un portage de douze milles.

Les traiteurs viennent de la Colombie Anglaise. Ils remontent la Fraser et descendent les montagnes jusqu'à la rivière au Panais.

La rivière Findley est une autre rivière qui se joint à la rivière au Panais. Les traiteurs ont l'habitude de monter par ces rivières jusqu'au Fort-MacLeod et d'atteindre la rivière de la Paix par un portage.

La rivière de la Paix est navigable ; mais un bateau à vapeur ne pourrait pas la descendre jusqu'à son embouchure, parce qu'il y a une cascade à une faible distance en aval de Vermillon. Il y a de mauvais rochers et la rivière, en les coupant, fait une chute. C'est le seul obstacle à la navigation ; mais l'on pourrait y remédier, si un chenal était ouvert comme vous en avez un ici, dans la vallée de la Gatineau.

Les conditions dans lesquelles se trouve la contrée pour les fins agricoles, vu qu'elle est située sur le versant oriental des montagnes, sont bonnes.

Le climat ne crée aucun obstacle au développement de la végétation. Naturellement, sur les terres élevées il n'y a pas eu encore de culture.

Il y a des forêts et des marécages dans le voisinage. Nous avons essayé, sur ces hauteurs, de cultiver quelques plantes; mais nous avons peu réussi d'abord, à cause de la gelée. Au plus petit lac de l'Esclave, la gelée endommageait d'abord les récoltes; mais la culture des terres a considérablement amélioré le climat et nous récoltons rarement, aujourd'hui, du blé gelé.

Pendant les dix dernières années, il n'y a eu aucune gelée sur les terres cultivées au plus petit lac des Esclaves, bien que, pendant les quatre premières années, elle y sévissait. Nous avons fait de la culture sur le plateau situé près de la rivière et avons récolté du magnifique blé, du blé aussi mûr que celui que vous obtenez dans le Manitoba. Le sol, naturellement, n'avait jamais été touché, avant nous, depuis la création. Il est durci et n'a jamais été ouvert aux rayons du soleil. Il y a quelques bas-fonds où l'eau séjourne, et où il ne serait pas avantageux d'essayer maintenant de faire de la culture. Le sol, sur ces bas-fonds, n'a jamais été travaillé; mais s'il l'était, je suis sûr que la gelée ne s'y ferait plus sentir, tout comme la chose est arrivée au plus petit lac de l'Esclave.

Depuis Edmonton jusqu'au lac Athabasca, c'est presque entièrement de la prairie; mais au delà d'Athabaska, vous traversez une contrée boisée. Les essences sont le peuplier et l'épinette qui atteignent une hauteur passable.

La région de la rivière de la Paix est riche en bois. Entre le plus petit lac de l'Esclave et la rivière de la Paix, vous trouvez de belles prairies. Lorsque vous avez franchi la moitié de la distance qu'il y a entre le plus petit lac de l'Esclave et la rivière de la Paix, vous vous trouvez dans une grande prairie, et si vous vous dirigez quelque peu vers l'ouest, vous rencontrez une autre immense prairie appelée la "Grande Prairie." Entre ce dernier endroit et la rivière qui Fume (*Smoky River*), il n'y a pas autre chose que de la magnifique prairie, et, en montant par chaque côté de la rivière de la Paix, il n'y a que de la prairie sur les terres élevées comprises dans un espace de trois, ou quatre, ou cinq milles. Vous pénétrez ensuite dans les bois, et, dans votre marche, vous rencontrez tantôt une prairie, tantôt un marécage. Mais la contrée est généralement belle.

Depuis la rivière de la Paix jusqu'à la rivière Nelson, c'est presque tout du bois de construction et des petites prairies que vous voyez; mais vous ne pouvez considérer cette contrée comme une région de prairies. C'est plutôt une région de forêts. Vous y trouvez du peuplier, de l'épinette et du petit bouleau. L'épinette mesure quelquefois deux pieds et demi, jusqu'à trois pieds de diamètre à la base, et le peuplier atteint un grand développement. Dans cette contrée la végétation est excellente, et il ne serait pas difficile, avec peu de frais, de construire un bon chemin de charrette jusqu'à la rivière Nelson. Des charrettes pourraient très-bien circuler dans ce chemin, et ce serait une bonne route.

Je vous dirai pourquoi ce chemin serait une grande assistance. Un grand nombre de mineurs sont allés explorer la rivière Mackenzie et ses tributaires, et ils m'ont consulté. Ils voulaient se rendre jusqu'au Klondike qui est déjà occupé. Mais s'il y a de l'or à l'ouest des Montagnes Rocheuses, il y en a aussi à l'Est.

La carte ne l'indique pas; mais les Montagnes Rocheuses se trouvent exactement situées dans le centre.

La rivière Mackenzie est située sur le versant oriental et le Yukon sur le versant occidental.

Les rivières qui se déchargent dans le Yukon ont de l'or, et les gens disent: pourquoi les rivières situées sur le versant oriental ne seraient-elles pas pareillement aurifères?

Un grand nombre de personnes vont explorer ces cours d'eau, ainsi que la rivière Liard, et ils traversent la région qui nous occupe présentement non seulement en été, mais aussi en hiver. Or, la route ordinaire est par la rivière Athabasca et en traversant le grand lac de l'Esclave (*Great Slave Lake*).

La rivière Athabasca a des rapides. Il y en a aussi à mi-chemin entre le lac Athabasca et le Grand lac de l'Esclave, et ce grand lac n'est pas ouvert à la navigation avant la fin de juin.

Route pour le Yukon.

C'est un grand inconvénient.

Dans le milieu d'avril, les rivières Nelson et Liard s'ouvrent, et vous pouvez atteindre par ces rivières la rivière Mackenzie un mois avant que vous puissiez traverser le grand lac de l'Esclave. Vous pouvez alors pénétrer dans la région de la rivière Mackenzie, région qui est envahie par un grand nombre de chercheurs, et où vous pouvez obtenir aisément et abondamment des approvisionnements.

Pour ce qui regarde les gisements miniers de cette région, je sais très bien que l'on a trouvé de l'or tout le long de la rivière Liard. Il y a aussi une rivière appelée la rivière du Crapaud, qui n'est pas indiquée ici. Un employé de la Compagnie de la Baie-d'Hudson—que je connais—a établi pour cette compagnie une petite station à cet endroit. C'est une maison, ou chantier en bois rond avec une cheminée en bousillage. Il bousilla également sa maison, et ne s'étant pas livré aux recherches de l'or, il fut très surpris, pendant l'hiver, en faisant du feu, de trouver l'or tombé de sa cheminée, et provenant du bousillage. Cette homme est encore là et il est maintenant employé comme commis de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Tout le long de la rivière Liard il y a de l'or, et il en est de même sur le parcours de la rivière de la Paix. Je suis allé là, moi-même, et j'ai vu des mineurs recueillir de l'or en fouillant des bancs de sable.

Au delà du Fort-Halkett, la marche est facile et il n'y a aucune montagne.

Depuis Dunvegan jusqu'au Fort-Nelson, le voyage est d'une dizaine de jours en suivant les sentiers des bêtes de charge, et c'est à peu près la même distance qu'il y a entre le Fort-Nelson et le Fort-Halkett. Je n'ai jamais entendu dire que l'on ait voyagé dans ce district avec des chevaux. c'est-à-dire, entre les Forts Nelson et Halkett.

Les sauvages qui ont des chevaux, se tiennent dans les prairies de la rivière de la Paix, et ces prairies sont situées à l'est des montagnes. Celles-ci ont un niveau incliné et il y a nombre de prairies où les sauvages peuvent nourrir leurs chevaux.

La rivière Nelson traverse une contrée boisée, où les sauvages ne se servent pas de chevaux. Ils ne se servent pas, non plus, de chevaux pour atteindre le Fort-Halkett. Ils se servent de leurs chiens pendant l'hiver. Ils ont un chemin de bêtes de charge à partir du Fort-Nelson jusqu'au Fort-Halkett.

Pendant l'avant dernier hiver, un jeune homme, du Fort-Halkett, a traversé par terre jusqu'au Fort-Liard, et il fit le voyage en six jours. Je n'ai jamais traversé de cette manière; mais si je n'étais pas ici, aujourd'hui, je serais là. Je suis arrivé ici, cet hiver, et je suis parti de cette région le 5 février. Mon voyage, qui a duré deux mois, s'est fait avec des chiens et en raquettes. Je suis venu ici en faisant le trajet depuis Providence jusqu'au Fort-Résolution. De là j'ai atteint le Fort-Smith, sur le lac de l'Esclave; puis Chippewyan, sur le lac Athabasca; puis le Fort-McMurray et la rivière Athabasca, et de là je suis venu en passant par le lac La-Biche et en continuant jusqu'à Edmonton.

Aucune grande difficulté ne s'opposerait à la construction d'un chemin de fer—aucune, par exemple, comme celles qui se rencontrent au lac Supérieur, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Il y a beaucoup d'herbe et beaucoup de foin. Nous avons du bétail dans nos missions. Il faut une dizaine de jours pour se rendre à Dunvegan. De là jusqu'au Fort-Nelson il faut aussi dix jours; puis également dix jours de la Nelson à la Liard.

La Liard se jette dans la rivière Mackenzie.

Du Fort-Halkett jusqu'à la rivière Pelly, vous pourriez faire un chemin de charrette. Je n'ai jamais dépassé ce dernier point; mais je sais que l'on se sert de canots et de bateaux pour remonter le lac Francis, et que de là il y a un portage. Je connais des personnes qui sont allées dans cette région. Je connais l'homme qui a découvert, le premier, la rivière Pelley. C'est un nommé Robert Campbell qui appela ce cours d'eau Pelly en souvenir du nom de sir Pelly, le président de la Compagnie de la Baie-d'Hudson. Ce nommé Campbell se trouvait au Fort-Chippewyan quand j'ai visité ce fort la première fois. C'est le premier fonctionnaire que la Compagnie de la Baie-d'Hudson ait envoyé à ce Fort. Cette compagnie a un poste à cet endroit et Campbell avait avec lui un interprète du nom de François Houle. Tous deux partirent du Fort-Halkett et remontèrent jusqu'à la rivière Francis. Ils se rendirent

ensuite au lac Francis, et M. Campbell lui donna ce nom (*Francis lake*), nom de baptême de son interprète. Ils se rendirent ensuite à la rivière Pelly qui était le quartier général des opérations de la compagnie. François était un ancien chef et un ancien employé de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Il y a aussi un rapide connu sous le nom de ce vieil interprète. Il porte le nom de Rapide Houle.

La rivière Pelly, en descendant, est un magnifique cours d'eau qui s'étend jusqu'au point de sa jonction avec le fleuve Yukon, et ce dernier prend son nom à ce confluent. C'est Robert Campbell qui a établi un fort à Selkirk; mais ce fort ne fut pas maintenu à cet endroit parce que les sauvages de la côte qui avait l'habitude de traiter avec les habitants de l'intérieur, étaient jaloux de la Compagnie de la Baie-d'Hudson et vinrent piller le fort, ce qui obligea le vieux Houle de s'enfuir. La compagnie abandonna ensuite toutes ses stations.

La rivière Pelly est navigable sur tout son parcours en montant, moins son rapide. Vous arrivez à ce rapide lorsque vous avez atteint la tête de la rivière. Ce cours d'eau est navigable pour un bateau à vapeur à roue d'arrière qui pourrait le remonter aisément—sans rencontrer aucune difficulté.

D'après la connaissance personnelle que j'ai du pays, il serait facile de construire un chemin de fer sur toute la distance que j'ai parcourue jusqu'à la rivière Nelson. La seule difficulté que je connais est le niveau élevé des bords de la rivière de la Paix et de la rivière qui Fume (*Smoking River*). Mais on pourrait prendre une direction transversale. La rivière qui Fume se jette dans la rivière de la Paix. Ses bords sont aussi élevés que ceux de la rivière de la Paix; mais le chemin de fer pourrait être construit plus bas que cette rivière, dans une direction transversale. Les bords de cette rivière ont 500 pieds d'élévation, au moins, et, à certains endroits, 600 pieds. Les bords de la rivière à Edmonton, sont élevés, eux aussi; mais pas autant qu'ils le sont à la rivière de la Paix.

J'ai traversé la rivière au Pin (*Pine River*); mais je n'ai jamais franchi les montagnes. J'ai entendu dire que ce tracé conviendrait bien à un chemin de fer. Il serait aisé d'y construire un chemin de bêtes de charge. Une route de cette nature permettrait, avant longtemps, d'atteindre ce district avec des chevaux et autres bestiaux.

Le premier parti d'explorateurs qui ait été envoyé dans ce district, a ouvert un chemin de charrette. Il n'y a pas encore cinq ans, un anglais, le duc de Somerset, est allé là et loua les services de nos gens (sauvages et métis). Ceux-ci me demandèrent de lui écrire. Je l'ai vu la dernière fois, il y a trois ans. Nos gens le conduisirent sur la rivière au Pin avec des chevaux et revinrent. Ils se sont dits satisfaits de son traitement. Ils me demandèrent de lui écrire à son retour en Angleterre pour avoir des nouvelles de ce dernier pays.

La passe de la rivière au Pin est tout à fait praticable, parce que, il n'y a pas longtemps, des voyageurs l'ont traversée.

On constate sur l'Athabasca, sur la rivière de la Paix et tout le long de la rivière Mackenzie la présence du charbon. C'est un bassin houiller.

Je suis maintenant en possession d'un bateau à vapeur sur lequel je voyage sur le grand lac de l'Esclave et sur la rivière Muckenzie. Nous ne nous sommes pas servis de charbon parce que le bois abonde encore. La houille de cette région est du charbon mou et bitumineux.

Le trafic sur la rivière Athabasca est très entravé. On y compte quatre-vingt-cinq milles de rapides avant d'atteindre le fort McMurray. A partir de ce dernier point jusqu'aux grands rapides, le trajet est magnifique; mais la navigation est dangereuse sur les quatre-vingt-cinq milles de rapides. On a besoin de bons guides et de gens habitués à la manœuvre des canots. Autrement, il y aurait grand danger de perdre et les canots et les passagers.

Il y a un autre rapide au fort McMurray et au fort Smith, et l'on remonte les quatre-vingt-cinq milles de rapides en canots à fond plat. La Compagnie de la Baie-d'Hudson possède un steamer en aval de ces rapides. C'est un bateau à vapeur au long cours. Elle est obligée de voyager sur la rivière Mackenzie qui est très profonde et elle a un steamer à hélice. A la fin de septembre, la glace fait son apparition.

Route pour le Yukon.

tion dans les baies du lac Athabasca et du grand lac de l'Esclave; mais au milieu d'octobre, vous pouvez quelquefois traverser ces eaux sans danger. Elles sont ouvertes depuis le 1^{er} juillet jusqu'au milieu d'octobre. J'ai descendu la rivière Mackenzie jusqu'à son embouchure. Vous pouvez remonter la rivière Peel. Il y a là un Fort de la Baie d'Hudson. J'ai fait ce voyage tous les étés que j'ai passés dans ces régions. J'ai des missionnaires qui visitent les baleiniers tous les étés. J'ai une mission de deux prêtres, et l'un de ces derniers va visiter, tous les étés, les Esquimaux, et il visite également les baleiniers de l'île Herschel. Il y a jusqu'à sept steamers, et quelquefois dix, qui font la pêche de la baleine; mais dans ces derniers temps, ils n'ont pas rencontré autant de baleines.

L'été dernier, je suis allé là et j'ai vu le prêtre que je viens de mentionner. Il m'a dit que la baleine commençait à disparaître.

On a trop tué de ces cétacés, et c'est ce qui cause leur rareté d'aujourd'hui. Il y avait là, probablement, cinq ou six steamers, l'hiver dernier.

Pour ce qui regarde les pêcheurs de baleines pris dans les glaces et dont vous avez entendu parler, j'ai entendu dire qu'ils s'étaient mis en route, l'automne dernier, et que leur vaisseau avait été écrasé par la glace.

Une partie de l'équipage a péri et quelques hommes seulement ont pu gagner terre pour donner la nouvelle que leur steamer avait fait naufrage. J'ai appris, moi-même, ici, cette nouvelle.

Tous les lacs des régions dont je viens de parler, sont très poissonneux, et c'est le poisson qui est notre principal article d'alimentation au lac Athabasca, au grand lac de l'Esclave, au grand lac de l'Ours et sur tout le parcours de la rivière Athabasca.

Le poisson vient en grande quantité de la mer, pendant l'été. Durant l'hiver, nous pêchons dans les lacs, et il y a du poisson blanc. Il n'y a pas d'esturgeon dans aucune de ces nappes d'eau. On n'y trouve pas, non plus, de saumon. Il y a, toutefois, une espèce de poisson que les spécialistes désignent sous le nom de saumon-Mackenzie. Nous l'appelons, nous, "l'Inconnu". Personne n'en a vu de semblable ailleurs. Quelquefois, il ressemble à un saumon. Les érudits venus des Etats-Unis, qui ont visité ces régions dans le but de faire une collection d'échantillons de plantes et d'autres, l'ont appelé "saumon-Mackenzie".

Un chemin de fer se reliant à la rivière Liard permettrait d'établir sur cette rivière et sur la rivière Mackenzie la navigation à vapeur et aucun obstacle ne s'y opposerait.

Si un chemin de fer était construit comme je viens de le dire, rien n'empêcherait, ensuite, d'ouvrir la navigation sur tout le parcours de la rivière Mackenzie bien avant qu'elle puisse être ouverte autrement, vu l'obstacle causé par la glace qui se forme sur les lacs.

La rivière Liard est entièrement libre vers le milieu d'avril. Sur la rivière Liard, en descendant, il n'y a aucune obstruction. La seule difficulté se rencontre en la remontant, vu la rapidité du courant à un certain endroit; mais avec une force motrice à vapeur très puissante, cette difficulté pourrait probablement être surmontée, vu que nous montons maintenant quelques rapides de la rivière Mackenzie, dont la vitesse est de sept milles par heure, et nous les franchissons avec la vapeur. Ce que nous rencontrons sur la rivière Liard n'est pas une chute; c'est simplement un courant rapide.

L'évêque Clut connaît peut-être mieux cette région que moi. Il a descendu la rivière Porc-épic et traversé cette contrée; mais il n'est jamais revenu par ce chemin. Un chemin de fer construit comme je viens de le dire, favoriserait, suivant moi, la colonisation de cette partie du pays, et serait un bienfait pour ses habitants.

Un jour, M. P. C. Pambrun, qui est maintenant à Battleford, se rendit au Fort Yukon et faillit y mourir de faim. Il connaît bien toute cette contrée. Immédiatement après la découverte de la rivière Pelly par Robert Campbell, il se rendit là pour y établir un Fort.

Robert Campbell est mort il y a deux ou trois ans. Son fils, Glen Campbell, s'est aussi rendu là avec des compagnons.

Un M. Reid, est mort à ce Fort cet hiver.

C'était un homme à l'emploi de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Nous avons, quelquefois, lui et moi, voyagé ensemble sur les rivières Mackenzie et Liard. Il alla au Fort-Yukon où il devint commis, et il m'a dit que, au cours d'un certain hiver, le Fort se trouvant à bout de ressources—il dut partir seul, par la rivière Yukon, avec son propre traîneau, quelques provisions, des couvertes, une hache, des raquettes, et rien autre chose—pas même un compagnon. Il atteignit la rivière Liard qu'il suivit jusqu'au Fort-Simpson qui était le quartier général de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, et il donna à ce Fort des nouvelles sur l'état des affaires le long de la rivière Pelly. Puis il retourna par le même chemin au cours du même hiver.

Au Fort-Halkett il reçut quelque assistance.

C'était avant la première visite que j'ai faite à cette localité—peut-être en 1858—il y aurait 40 ans. S'il vivait encore, il est celui qui pourrait vous fournir le plus de renseignements, vu qu'il est allé plus loin que moi.

Il a sans l'assistance d'aucun chien, ou de toute autre aide, atteint le Fort-Yukon en passant par la rivière Pelly qui est la tête de la rivière Yukon.

Lorsque vous êtes là, vous vous trouvez à la source du Yukon qui est navigable à partir de là jusqu'à l'océan en traversant l'Alaska.

Route pour le Yukon.

OTTAWA, 28 avril 1898.

Le comité s'est assemblé aujourd'hui.

Président, l'honorable M. Boulton.

M. FRANK OLIVER, M.P., d'Alberta, comparait devant le comité, et est interrogé comme suit :

Le PRÉSIDENT.—Vous m'avez écrit, M. Oliver, au sujet de M. Pambrum ?

M. OLIVER.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Je me suis mis en communication avec lui et il m'a répondu qu'il était disposé à descendre ; mais que ses frais de voyage s'élèveraient à \$150.

Le comité s'occupe maintenant de la question de savoir ce qu'il doit faire à ce sujet. J'ai demandé au comité de vous attendre afin de connaître ce que vous pensez de l'assistance que M. Pambrum pourrait donner au comité.

M. OLIVER.—M. Pambrum est le facteur de la Compagnie de la Baie-d'Hudson qui était chargé du soin des Forts, ou comptoirs, situés, l'un sur le lac Francis, près de la tête de la rivière Liard, et l'autre, sur ce que l'on appelle Pelly-Banks. C'est-à-dire que ces deux Forts sont situés, le premier sur un côté, le second sur l'autre côté de la zone de division qui sépare les eaux de la rivière Liard d'avec celle du Yukon.

M. Pambrum résidait au lac Francis ; mais faisait des affaires à Pelly-Banks. C'est pourquoi il était obligé d'aller d'un poste à l'autre en traversant la zone que je viens de mentionner et qui a environ cinquante milles de large. Il a vécu là pendant cinq ou dix ans. Je ne pourrais dire au juste si c'est cinq ou dix ans, mais c'est à peu près le temps qu'il a passé là.

Pour atteindre ces postes, il était obligé de parcourir toute la longueur de la rivière Liard jusqu'au Fort-Francis. En sorte qu'il doit connaître parfaitement cette partie du pays.

C'est un homme d'une bonne intelligence et d'une bonne éducation. Bien qu'il soit maintenant très-âgé, il est encore en possession de toutes ses facultés. Il pourrait vous faire d'une manière intelligente un exposé clair de ce qu'il a vu et connu, pendant le temps qu'il a passé dans cette région.

Or, je considère que si le comité désire être le premier renseigné au sujet de cette contrée, les renseignements qu'il pourrait obtenir de M. Pambrum seraient pour lui des plus précieux.

Ce serait naturellement comme un supplément de ceux fournis par le professeur Dawson qui a exploré la même région.

Le professeur Dawson, comme de raison, a fait le mesurage, donné les hauteurs et les dépressions, et ainsi de suite sur toute autre chose. Il nous dit ce qu'il a vu là en passant ; mais, naturellement, M. Pambrum a séjourné là, pendant des années, tantôt derrière ses comptoirs, tantôt en dehors. Il a voyagé dans toutes les directions et il serait en état de donner une masse de renseignements en sus de ceux fournis par M. le professeur Dawson, renseignements d'une aussi grande valeur, à un certain point de vue, que ceux de ce dernier.

Le PRÉSIDENT.—Ce serait la continuation du témoignage donné par l'évêque Grouard qui n'a pas, dans ses voyages, dépassé le Fort-Halkett, sur la Liard. Le témoignage de M. Pambrum se rapporterait à la contrée située entre le Fort-Nelson et l'embouchure de la rivière Pelley.

M. OLIVER.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—M. Pambrum attend de nous un télégramme pour partir quand il sera sûr que ses dépenses seront payées.

M. OLIVER.—J'ajouterai qu'il est certainement en état de fournir de précieux renseignements. Le Fort-Simpson est le point d'où partaient les traiteurs à destina-

tion de la rivière Pelley. C'est le Fort central du district de la rivière Mackenzie. De ce point la traite est faite sur le haut de la rivière Liard et en descendant jusqu'au Fort-Selkirk.

M. Pambrum était chargé de ce dernier poste, mais résidait au poste du lac Francis. Il avait aussi la charge du poste de la rivière Pelley, et il avait l'habitude de faire en différents temps, d'un lieu à un autre, des voyages d'inspection. Il se trouvait obligé de descendre la Liard jusqu'au Fort-Simpson et de retourner à son point de départ. Quelquefois, il était obligé de faire par terre une partie de son trajet. En sorte que, s'il est désirable de se procurer des renseignements relatifs au climat, aux conditions, ou à la praticabilité de la circulation par terre, ou par eau, sur les rivières Liard et Pelley, M. Pambrum est certainement l'homme qui soit tout à fait en état de les procurer.

Honorable M. DRUMMOND.—Voici la chaîne des montagnes Rocheuses que vous avez indiquées, et voici apparemment la seule passe qu'il y ait à travers ces montagnes.

M. OLIVER.—Non, il y a plusieurs passes; mais celle par la rivière Liard est la plus large. C'est la plus complète ouverture qui se soit produite dans toute la chaîne des Montagnes Rocheuses, d'après le rapport du professeur McConnell.

Ce dernier a déclaré que la chaîne des Rocheuses qui s'étend sans rupture réelle à partir de Mexico—n'ayant que d'étroites passes jusqu'à la rivière Liard—se termine à cette rivière, et recommence à quatre-vingts milles plus à l'Est, sur le côté nord de la rivière Liard, et se continue jusqu'à la côte. En sorte que, si, par la rivière de la Paix, il y a une ouverture complète dans la chaîne de montagnes, l'on peut dire que, par la rivière Liard, l'ouverture de la chaîne est encore plus complète, puisque, comme question de fait, par la rivière Liard, d'après le rapport du professeur McConnell, il n'y a par cette passe aucune chaîne de montagnes à traverser. La chaîne de montagne étant interrompue à cet endroit, c'est le seul lieu, dans toute la chaîne des Rocheuses, où il y ait une ouverture réellement complète,—c'est-à-dire où la chaîne des Rocheuses se termine d'un côté de l'ouverture, et recommence de l'autre côté de manière à former une zone de division de quatre-vingt milles de largeur.

C'est ce qui m'a fait comprendre que la voie de la rivière Liard est, à tous les points de vue, pour passer du versant oriental des montagnes Rocheuses à l'ouest de ces montagnes, le meilleur tracé pour un chemin de charrette, une voie ferrée, où toute autre route, et c'est ce qui m'a toujours fait demander que l'on essayât d'atteindre la rivière Liard par une route à l'est des montagnes Rocheuses.

Honorable M. MACDONALD (C. A.)—Quelle passe choisiriez-vous? Est-ce la passe de la rivière Blanche?

M. OLIVER.—Non, j'ai toujours tenu à une route ouverte à l'est des Rocheuses jusqu'à la rivière Liard, pour traverser par cette rivière à l'ouest des Rocheuses.

Honorable M. DRUMMOND.—Où elle traverse les Rocheuses, la rivière Liard n'est-elle pas à quatre-vingt-dix, ou cent milles plus au nord que la rivière de la Paix.

M. OLIVER.—Oh! c'est 300 milles plus au nord que la rivière de la Paix.

Honorable M. DRUMMOND.—Ce chiffre, monsieur Oliver, ne représente-t-il pas un degré?

M. OLIVER.—Non, il représente plus de trois degrés.

Honorable M. PERLEY.—Sur cette partie du chemin de fer canadien du Pacifique (le point est indiqué au témoin sur la carte) le tarif du transport n'est pas réduit.

M. OLIVER.—Vous pouvez vous rendre à Régina à aussi bas prix que pour vous rendre à Vancouver, soit \$25. Si vous pouvez aller à Régina pour \$25, le tarif du chemin de fer jusqu'à Saskatoon serait au-dessous de cinq piastres, et puis vous pouvez ensuite prendre la diligence pour un trajet de quatre-vingt-dix milles, qui vous coûte environ dix piastres de plus.

Honorable M. WOOD.—Cent cinquante piastres ne seraient pas une somme excessive.

M. OLIVER.—Non; mais ce trajet ne coûterait pas moins que \$150.

Honorable sir JOHN CARLING.—M. Pambrum a dit qu'il viendrait pour \$150 et paierait ses propres frais avec cette somme.

Route pour le Yukon.

M. OLIVER.—Il pourrait le faire.

Le PRÉSIDENT.—Vous connaissez le but de ce comité, M. Oliver. Son but est de s'enquérir des meilleurs moyens de relier le réseau de voies ferrées du Canada avec la région du Yukon. Or, comme vous vivez à Edmonton et connaissez cette contrée, nous serions très heureux d'entendre le témoignage que vous jugerez à propos de donner au comité.

M. OLIVER. Vous voulez parler d'une communication par voie ferrée ?

Le PRÉSIDENT.—Non ; le but à atteindre est de mettre le commerce du Yukon en correspondance avec notre réseau de voies ferrées, ou nos autres moyens de communication.

M. OLIVER.—Je préférerais répondre aux questions posées par les membres du comité, ou par le président du comité, vu que je ne connais pas précisément ce que désire le comité. Autrement, je pourrais perdre beaucoup de temps à dire au comité certaines choses qu'il connaît déjà mieux que moi-même.

Honorable M. McCALLUM.—Combien de temps avez-vous vécu dans cette région ?

M. OLIVER.—J'habite cette région depuis vingt ans.

Honorable M. McCALLUM.—Vous pouvez en donner une description et nous pourrions vous poser des questions au cours de vos réponses.

M. OLIVER.—Je serais heureux si, pendant mes observations, les membres du comité m'interrompaient chaque fois qu'ils désireront obtenir des renseignements plus détaillés.

Honorable M. McCALLUM.—Je pourrais donner moi-même beaucoup de détails sur cette contrée qui s'étend jusqu'à Edmonton. J'ai rencontré, là, M. Oliver une fois, il n'y a pas très longtemps.

Le PRÉSIDENT.—Dites-nous quelles sont les moyens de communication qui existent actuellement pour se rendre à la rivière Pelly.

M. OLIVER.—Il n'y actuellement aucun moyen de communication directe d'Edmonton à la rivière Pelly. La route commerciale qui existait autrefois et par laquelle le commerce se faisait avec le Yukon, était celle passant par la rivière Mackenzie et le Fort-Simpson jusqu'à l'embouchure de la rivière Liard, comme je l'ai déjà dit.

Honorable sir JOHN CARLING.—Vous avez dit qu'il n'y avait aucune route de communication ?

M. OLIVER.—J'ai dit qu'il n'y avait actuellement aucune route en usage.

Honorable sir JOHN CARLING.—Je crois qu'un chemin est maintenant en voie de construction et presque terminé à partir d'Edmonton jusqu'à la rivière de la Paix, et que ce chemin a une longueur de 250 milles.

M. OLIVER.—Oui.

Honorable sir JOHN CARLING.—C'est une route charretière ?

M. OLIVER.—Oui ; mais, naturellement, celle pour le Yukon n'est pas fréquentée. Le premier commerce qui ait été fait dans la région du Yukon par des blancs eut pour route la rivière Mackenzie, à l'est des Rocheuses, c'est-à-dire, comme je l'ai fait remarquer déjà, en partant du Fort-Simpson, en remontant la rivière Liard et en continuant jusqu'à la rivière Pelly. Le premier commerce qui ait jamais été fait dans le Yukon eut donc pour point de départ le haut de la Liard et pour débouché le cours de cette rivière jusqu'à la Pelly.

Le Fort-Selkirk fut établi comme le principal poste de ce commerce qui a pour centre le Fort-Simpson ; mais il n'y eut jamais de voyage direct à partir d'Edmonton et en passant par la Liard, depuis que les routes des côtes ont été ouvertes, même, en réalité, avant l'ouverture de ces dernières dans l'intérieur.

Comme question de fait, le commerce des côtes, en se développant, a détourné du Fort-Selkirk les sauvages et les a attirés vers les côtes où ils ont continué leur négoce. Conséquemment, le commerce, au Fort-Selkirk, devint improfitable et fut abandonné. C'est pourquoi la route qui y conduisait a été abandonnée depuis nombre d'années. Je puis donc conclure qu'il n'y a aucune route dont on se sert actuellement pour atteindre le Yukon ou la rivière Pelly, et qui ait pour point de départ Edmonton.

Honorable sir JOHN CARLING.—Pourriez-vous dire jusqu'à quelle distance, à partir du Fort-Selkirk, la Pelly est navigable ?

M. OLIVER.—D'après le rapport du D^r Dawson, la Pelly est navigable, à l'exception de l'interruption qui se trouve au portage situé entre le lac Francis et la rivière Pelly.

Honorable sir JOHN CARLING.—C'est-à-dire, à partir du Fort-Selkirk ?

M. OLIVER.—Oui, la Pelly est navigable sur toute sa longueur, à l'exception d'une courte distance—environ trente mille en aval, endroit appelé "Houle's Cañon". La rivière Pelly a, à cet endroit, presque 400 pieds de large et sept pieds de profondeur.

Honorable sir JOHN CARLING.—Quelle est la distance de Selkirk à ce point ?

M. OLIVER.—Elle est de 250 à 300 milles.

Honorable M. McCALLUM.—Pouvez-vous nous dire quelle est la longueur des rapides ? Vous nous avez parlé de trente milles ?

M. OLIVER.—Non, j'ai parlé de la partie navigable. Le rapide est d'un demi-mille de long, environ ; mais le D^r Dawson dit dans son rapport—je ne sais pas s'il est maintenant à propos de le citer—que la rivière est navigable pour les bateaux à vapeur à partir de ce rapide et en descendant jusqu'à l'embouchure.

Honorable sir JOHN CARLING.—C'est-à-dire, à partir de Selkirk.

M. OLIVER.—A partir de Selkirk et en descendant. En sorte que, comme question de fait, si vous atteignez l'extrémité nord du portage, qui commence aux eaux de la Liard et se termine aux eaux de la Pelly, vous trouvez ensuite une communication propre aux bateaux à vapeur, qui traverse toute la région du Yukon.

Un autre détail à signaler, c'est qu'il n'y a pas de lacs sur la rivière Pelly. Or, les lacs situés dans la région septentrionale s'ouvrent beaucoup plus tard que les rivières. En sorte que, supposé que cette route soit adoptée, vous pourriez naviguer au moins un mois plus tôt sur les eaux de la Yukon que vous ne pourriez le faire sur le lac Teslin, ou par la route de la passe Chilcoot.

En effet, par cette dernière route et d'autres semblables, vous traversez certains lacs qui, comme chacun le sait, ne s'ouvrent pas à la navigation aussitôt que les rivières.

Bien que ce détail ne soit peut-être pas important, je crois qu'il est utile de mentionner que, par la route de la Pelly, vous n'avez aucun lac à traverser, et aucune perte de temps à éprouver par suite d'une ouverture tardive de la navigation, à l'arrivée du printemps.

Au point de vue de la navigation à la vapeur, la section de la rivière Yukon, dite la rivière Pelly, est donc la meilleure route.

Honorable M. Wood.—Cette route vaut-elle mieux que la Hootalinqua ?

M. OLIVER.—Oui. C'est-à-dire, à moins que vous ne construisiez à ce dernier endroit votre chemin de fer, ou votre route charretière, ou toute autre voie de communication jusqu'au pied du lac Teslin. Peut-être qu'alors, si la rivière Hootalinqua était un cours d'eau aussi favorable à la navigation que l'est la Pelly—ce qu'elle n'est pas—il y aurait égalité au point de vue des lacs ; mais, si vous ne construisez maintenant un chemin que jusqu'à l'extrémité méridionale du lac Teslin, il vous faudra, le printemps, attendre l'ouverture tardive du lac Teslin, et c'est ce qui rendra l'Hootalinqua inférieure à la Pelly au point de vue de la navigation, parce qu'il n'y a pas de lacs sur cette dernière rivière. D'un autre côté, la navigation de la Pelly est moins hasardee, moins dangereuse que l'Hootalinqua, vu sa bien plus grande largeur.

Honorable M. Wood.—Le rapport du D^r Dawson constate-t-il la profondeur de la Pelly ?

M. OLIVER.—Oui, je le crois.

Honorable M. MACDONALD (I.P.-E.).—Combien de temps la glace dure-t-elle sur la rivière Pelly ?

M. OLIVER.—Le D^r Dawson, je crois, le dit dans son livre ; mais le comité ferait peut-être bien de l'appeler devant lui. Il pourrait naturellement lui fournir plus de renseignements sur ce point que je ne le puis, moi-même. Je ne fais présentement que mentionner son rapport.

Route pour le Yukon.

Honorable M. McCALLUM.—Vous nous conseillez d'appeler le D^r Dawson et M. McConnell ?

M. OLIVER.—Oui, ce serait, je crois, très désirable. La rivière Pelly, au point où nous l'atteignons, ici, a 326 pieds de large, avec un courant dépassant quelque peu deux milles et demi à l'heure, et sa profondeur est en moyenne de sept pieds.

Honorable M. PEBLEY.—A quel endroit ?

M. OLIVER.—A l'extrémité nord du portage qui commence à la rivière Liard, c'est-à-dire, à cette ligne de séparation. Cet endroit est le point objectif qui devrait être, suivant moi, choisi pour ouvrir une route d'Edmonton jusqu'au Yukon.

Honorable sir JOHN CARLING.—Quelle serait la distance entre ce point objectif et Edmonton ?

M. OLIVER.—De ce point objectif jusqu'à Edmonton il y a environ 1,000 milles.

Le PRÉSIDENT.—Est-ce d'après le rapport du D^r Dawson ?

M. OLIVER.—Oui ; mais, naturellement, M. Pambrum pourrait vous fournir beaucoup plus de renseignements que moi relativement à l'ouverture et à la clôture de la rivière Pelly, vu qu'il a demeuré là, pendant nombre d'années, et que c'est un esprit observateur.

Le PRÉSIDENT.—Connaissez-vous bien toute la région qui s'étend jusqu'à la rivière de la Paix ?

M. OLIVER.—Je ne la connais que par le rapport qui a été fait sur cette région.

Le PRÉSIDENT.—Mais vous avez rencontré des hommes qui voyagent continuellement dans cette région—aller et retour ?

M. OLIVER.—Oui, et en publiant mon journal, j'ai fait une étude aussi approfondie de cette contrée que j'ai pu le faire, parce que les affaires et les intérêts de ma localité se rattachent à cette région.

Le PRÉSIDENT.—Nous aimerions à être renseignés sur le caractère de cette région ?

M. OLIVER.—D'Edmonton à la rivière de la Paix ?

Le PRÉSIDENT.—Oui, et sur toute la vallée de la rivière de la Paix.

M. OLIVER.—Je ne puis trouver dans le livre du D^r Dawson la date de l'ouverture de la navigation sur la Pelly. Mais je crois qu'elle s'y trouve, et le D^r Dawson pourrait vous la donner, lui-même.

Voici ce que dit ce livre sur la navigation de la Pelly :

“A l'exception de “Granite Cañon” où il faudrait, à un endroit, recourir à la cordelle, la rivière serait aisément navigable pour un bateau à vapeur à roue d'arrière, jusqu'à l'embouchure de la rivière MacMillan. Ce dernier cours d'eau est également navigable sur un parcours considérable, bien que la longueur de ce parcours ne soit pas encore connue. Au-dessus de la MacMillan, aucun obstacle sérieux, je crois, ne serait rencontré si l'on se servait d'un petit bateau à vapeur, à roue d'arrière et pourvue d'une bonne force motrice, pour remonter la Pelly jusqu'à l'embouchure de la rivière Ross, et peut-être jusqu'au pied de “Houle's Cañon”. On pourrait avoir besoin, à terre, d'une cordelle pour le touage à quelques-uns des rapides les plus forts, mais la principale difficulté qui se rencontre proviendrait des bas-fonds quand les eaux sont basses.”

Plus loin, le rapport ajoute : “Houle Cañon” est naturellement infranchissable pour un bateau à vapeur de quelque espèce qu'il soit, et le rapide rencontré, dix-sept milles à l'est de “Houle Cañon,” à l'embouchure de la rivière Houle, pourrait être difficile à franchir à la cordelle, vu que sa chute est d'environ huit pieds.

Vers ce point, à peu près, la rivière redevient, cependant, aisément navigable pour de petits bateaux à vapeur jusqu'au point le plus reculé que nous ayons vu et probablement jusqu'aux lacs.

C'est-à-dire qu'il y a assez d'eau dans la rivière pour la navigation à tous les endroits. Il n'y a aucun doute sur ce point, excepté dans la saison des plus basses eaux. La seule difficulté insurmontable est celle qui se trouve à ce rapide de 30 milles en aval de l'extrémité du pont.

La distance totale du lac Francis à ce rapide serait donc de quatre-vingts milles et c'est toute la distance qui sépare le lac Francis, sur la Liard, à la véritable tête de la navigation à vapeur sur la Pelly.

Le PRÉSIDENT.—C'est-à-dire, à partir de la tête de la navigation, sur la Liard, en gagnant vers l'est, jusqu'à la tête de la navigation sur la Pelly, en gagnant vers le nord.

M. OLIVER.—Cette réserve comprend toutes les obstructions; mais il n'y a réellement que cinquante milles d'obstruction pour atteindre le point où la rivière est navigable à la vapeur.

Pour ce qui regarde la région à partir d'Edmonton jusqu'à la rivière de la Paix, les établissements, depuis Edmonton, s'étendent, en descendant jusqu'à la rivière Pembina, qui est une branche de l'Athabasca, c'est-à-dire jusqu'à soixante milles, et c'est une contrée très gentiment ondulée. Ce n'est pas précisément une contrée plane; mais elle n'est pas non plus montagneuse. Le sol arable y est très profond et très fertile. Ce n'est pas entièrement une prairie et ce n'est pas entièrement, non plus, un sol boisé. La contrée est partiellement boisée et partiellement prairie. Elle est très propre à la colonisation et plusieurs personnes vont s'y fixer. Une route charretière y conduit jusqu'à la rivière Pembina. Cette rivière a peu de profondeur et est généralement facile à traverser; mais quand ses eaux atteignent leur plus grande hauteur, il faut la traverser avec un bac.

Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a pris des arrangements pour l'entretien de cette traverse.

Honorable M. PERLEY.—Quelle largeur a la rivière Pembina ?

M. OLIVER.—Je ne puis vous le dire. Le chiffre est donné dans quelques-uns des rapports qui vous sont soumis. Cette largeur est probablement d'une couple de cents pieds de large; mais c'est une rivière basse.

Le PRÉSIDENT.—Très facile à couvrir d'un pont ?

M. OLIVER.—La construction d'un pont sur cette rivière ne serait pas très facile non par suite du volume de l'eau, mais par suite de la largeur du cours d'eau. C'est ce que vous appelez une rivière guéable, une rivière qui est aisément guéable par suite de son peu de profondeur.

Honorable M. MacDONALD (C.A.)—Quel point le gouvernement du Nord-Ouest se propose-t-il d'atteindre en ouvrant la route charretière que vous venez de mentionner.

M. OLIVER.—La rivière de la Paix. Le gouvernement du Nord-Ouest désire que cette rivière soit accessible aux attelages, ce qu'elle n'est pas maintenant.

Honorable M. McCALLUM.—La production de cette contrée est-elle affectée par la gelée ?

M. OLIVER.—Oui, quelquefois.

Honorable M. McCALLUM.—Ne l'est-elle pas beaucoup ?

M. OLIVER.—Non, je ne puis dire beaucoup.

Honorable M. McCALLUM.—Plus qu'à Edmonton ?

M. OLIVER.—Il y a, naturellement, des endroits où le pays ressemble à l'Ontario jusqu'à un certain point. C'est-à-dire que les lieux marécageux sont sujets à la gelée, tandis que les terrains élevés et ondulés ne le sont pas.

Honorable M. McCALLUM.—Y obtient-on généralement de bonnes récoltes ?

M. OLIVER.—Oui; mais, naturellement, si vous vous trouvez sur un bas-fond, ou dans le voisinage d'un marais, elles sont des plus exposées à la gelée. D'un autre côté, si vous vous trouvez sur un terrain sec, les chances sont que vous récolterez du grain parfaitement mûr. Je ne puis dire que la gelée affecte, ou n'affecte pas généralement la récolte dans cette région. Il gèle, dans cette région, ou il ne gèle pas, selon la nature des lieux.

Honorable M. McCALLUM.—C'est une vaste région à pâturage ?

M. OLIVER.—Oui, et l'herbe y pousse en abondance. L'herbe des prairies y atteint deux ou trois pieds de hauteur.

Honorable sir JOHN CARLING.—Sur toute l'étendue depuis Edmonton jusqu'à la rivière ?

M. OLIVER.—Oui, et l'herbe croît abondamment; même plus abondamment que dans toute autre partie du territoire.

Honorable sir JOHN CARLING.—La distance jusqu'à la rivière de la Paix est de 260 milles ?

Route pour le Yukon.

M. OLIVER.—Oui; mais je parle présentement du chemin qui mène jusqu'à la rivière Pembina et jusqu'à la rivière Athabasca. Cette région est plus accidentée et plus boisée. Le sol, à cet endroit, est encore riche et la végétation magnifique; mais il n'y a pas encore d'établissement. Il en est ainsi, du moins, jusqu'à l'extrémité de la route charretière, c'est-à-dire, jusqu'à l'Athabasca. A partir de cette dernière rivière, en montant, jusqu'à la petite rivière de l'Esclave—distance d'environ 120 milles—le pays est considérablement plus accidenté, et il y a une zone basse appelée Montagne du Daim. Cette région est presque entièrement boisée jusqu'à la rivière de l'Esclave.

Honorable M. McCALLUM.—Connaissez-vous les espèces d'essences qu'il y a là?

M. OLIVER.—Oui; c'est le peuplier, l'épinette blanche, l'épinette rouge et le pin. Le principal bois est le peuplier et l'épinette blanche. La quantité de cette dernière essence est considérable, me dit-on.

Honorable M. WOOD.—La route passe-t-elle à l'est ou à l'ouest du petit lac de l'Esclave?

M. OLIVER.—Elle passe à l'extrémité occidentale de ce lac.

Honorable M. WOOD.—La petite rivière de l'Esclave est à l'est de ce lac?

M. OLIVER.—Oui; mais elle ne toucho pas ce lac.

Honorable M. WOOD.—Je croyais, il y a un instant, que vous parliez de cette rivière.

M. OLIVER.—Non, je parlais de la rivière Athabaska. Le sentier est marqué sur la carte.

Honorable M. WOOD.—J'ai cru que vous disiez, M. Oliver, qu'elle avait 120 milles de longueur jusqu'à l'extrémité du lac.

M. OLIVER.—J'ai dit jusqu'à l'extrémité ouest du petit lac de l'Esclave.

Le PRÉSIDENT.—C'est ce qui est marqué pour la route charretière.

M. OLIVER.—Oui, il y avait auparavant un sentier de traverse pour les animaux de bât, et le gouvernement du Nord-Ouest a commencé, l'an dernier, à en faire une route charretière. Il y a dépensé beaucoup d'argent, et les travaux seront terminés d'ici à un mois.

Honorable sir JOHN CARLING.—C'est-à-dire depuis Edmonton jusqu'à la rivière de la Paix?

M. OLIVER.—Oui.

Honorable M. DRUMMOND.—Qui a entrepris ces travaux?

M. OLIVER.—Le gouvernement du Nord-Ouest. Cette région est accidentée et boisée. Il est difficile d'y construire un chemin, et elle est très peu propre à l'agriculture. Si elle est actuellement de quelque valeur, c'est principalement pour son bois. Il y a, cependant, de l'herbe dans les endroits marécageux et les éclaircies et l'on y trouve de quoi nourrir les animaux en voyageant.

Puis, à partir de l'extrémité occidentale du petit lac de l'Esclave jusqu'à la rivière de la Paix—distance de quatre-vingts milles—il y a une route charretière que la Compagnie de la Baie-d'Hudson a ouverte, il y a plusieurs années, et dont elle s'est toujours servie depuis.

D'un autre côté, lorsque le gouvernement du Nord-Ouest aura terminé son chemin, une route continue—de 260 milles—d'Edmonton à la rivière de la Paix, sera ouverte.

Cette route atteint la rivière de la Paix à la jonction de celle-ci avec la rivière qui Fume (*Smoky River*).

La voie suivie à présent pour se rendre à la rivière de la Paix est le sentier d'Edmonton à Athabaska-Landing, qui se continue par la petite rivière de l'Esclave et le lac du même nom; puis par la route charretière de l'extrémité occidentale du petit lac de l'Esclave à la rivière de la Paix, en montant par le petit chemin de la Baie-d'Hudson, dont j'ai parlé.

Bien que cette route soit assez satisfaisante pour la Compagnie de la Baie-d'Hudson, ou pour tout homme faisant des affaires sur une grande échelle et qui est en état de se servir de ses propres bateaux sur les rivières que je viens de nommer, elle est tout à fait insuffisante pour le particulier qui voyage, ou qui cherche des mines et qui n'a pas un bateau à sa disposition. C'est pour cette raison que le gou-

vernement du Nord-Ouest a cru devoir entreprendre le chemin dont j'ai déjà parlé et qui permettra à tout particulier de se transporter d'Edmonton à la rivière de la Paix au moyen de son propre attelage et sans dépendre de personne.

Bien que les gens puissent transporter plus économiquement leurs marchandises par eau que par voie de terre, la route d'eau, cependant, ne permet pas aux chercheurs de mines ou à tout voyageur ordinaire de pénétrer dans cette région et d'y planter sa propre tente ou bon lui semble. C'est pourquoi la région de la rivière de la Paix a été longtemps comme entièrement ignorée, bien que tout le monde connût que c'était une excellente contrée.

Le chercheur ordinaire ne pouvait y pénétrer et, par conséquent, n'y allait pas. C'est ce qui a retardé le développement de cette région; mais ce chemin construit par le gouvernement du Nord-Ouest, ouvrira cette région au public et les chercheurs pourront voir ce qu'elle contient et en tirer le plus de bénéfices possibles.

C'est la première étape de la route qui doit nous mener jusqu'à la rivière Pelly. En sorte que, en estimant les frais qu'entraînera l'ouverture d'un chemin d'Edmonton jusqu'à la Pelly, et en mettant au jour les difficultés qu'il y aura à surmonter pour réaliser cette entreprise, il faudra tenir compte du fait que, au lieu de mille milles de chemin à construire, il ne restera à estimer que sept cent quarante milles, puisque les premiers deux cent soixante milles se trouveront déjà construits.

Le long du plus petit lac de l'Esclave, en traversant depuis l'Athabasca jusqu'à la petite rivière de l'Esclave, j'ai dit qu'une grande partie de la contrée était ondulée et sans valeur au point de vue agricole; mais si vous pénétrez dans le bassin où se trouve le lac de l'Esclave et dans cette partie qui s'étend de ce lac jusqu'à la rivière de la Paix, le sol est riche et la végétation est vigoureuse.

Le PRÉSIDENT.—Il y a plus ou moins de prairie.

M. OLIVER.—Cette région est encore considérablement boisée; mais il y a plus de prairie que dans la contrée ondulée qui s'étend à côté, vers l'est, et c'est une excellente région.

Honorable M. WOOD.—Connaissez-vous la nature du pays à l'ouest de la région que vous venez de décrire, ou en suivant une ligne depuis Edmonton jusqu'à Dunvegan? Le sol est-il boisé dans ce dernier endroit?

M. OLIVER.—Oui. Il y a un autre sentier qui suit une direction plus à l'ouest que celle que je vous ai indiquée. C'est un sentier d'animaux de bât, qui passe par le lac Sainte-Anne, traverse l'Athabaska à l'embouchure de la rivière Macleod, atteint la petite rivière qui Fume (*Little Smoky River*), traverse la grande rivière qui Fume (*Big Smoky*), traverse la grande prairie et aboutit à Dunvegan. D'Edmonton au lac Sainte-Anne, les établissements s'étendent jusqu'à la rivière Pembina. Le pays est avantageux depuis Pembina jusqu'à la rivière Athabasca, et est bien boisé.

Honorable M. WOOD.—Est-il uni?

M. OLIVER.—Modérément uni; il n'est pas absolument plan; mais ce n'est pas une contrée accidentée.

Le PRÉSIDENT.—Elle n'est pas montagneuse?

M. OLIVER.—Elle ne l'est aucunement. Puis de l'Athabasca à la petite rivière qui Fume (*Little Smoky*), c'est à peu près la même chose. Le sol est abondamment boisé et modérément ondulé.

Comme vous le voyez, en prenant cette route, vous évitez la passe qu'il y a à l'ouest de ces montagnes dont je vous ai parlé et qui sont situées entre l'Athabasca et le lac de l'Esclave.

Vous traversez une région fertile, mais abondamment boisée tout le long jusqu'à la petite rivière qui Fume (*Little Smoky River*). De là, la forêt s'éclaircit graduellement et elle devient beaucoup moins dense jusqu'au lac à l'Esturgeon. Puis jusqu'à la grande rivière qui Fume (*Big Smoky*), la forêt est encore peu dense, excepté dans les vallées des rivières. Quand vous traversez jusqu'à "Big Smoky," vous vous trouvez dans ce qui est appelé la grande prairie—dont la superficie est très considérable. Cette prairie s'étend au sud de Dunvegan et se continue virtuellement jusqu'à ce dernier endroit. C'est une très belle région à pâturage et probablement

Route pour le Yukon.

propre à l'agriculture, si quelqu'un essayait d'y faire de la culture. Je crois qu'elle a six milles carrés.

Honorable M. POWER.—Avez-vous jamais visité, vous-même, cette contrée ?

M. OLIVER.—Non. Je communique au comité seulement ce que j'ai appris de ceux qui l'ont parcourue. Quant au sentier dont je parle, je le connais bien, parce qu'un certain nombre d'hommes l'ont parcouru, l'été dernier, et en sont revenus.

Cependant, il y a quelqu'un, ici, à Ottawa—Henri Macleod, un arpenteur qui fut employé par le gouvernement Mackenzie à des explorations faites pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Cet arpenteur a traversé la contrée de la rivière de la Paix presque entièrement en suivant le sentier dont je vous parle. Si vous le vouliez vous pourriez l'appeler et il pourrait vous procurer des renseignements basés sur l'étude technique qu'il a faite sur la question maintenant soumise à votre examen.

Le PRÉSIDENT.—Quelle est la longueur navigable de la rivière de la Paix depuis la jonction de votre sentier avec cette rivière jusqu'à l'embouchure de celle-ci ?

M. OLIVER.—La partie navigable de la rivière de la Paix, à partir de la jonction de la rivière qui Fume jusqu'à la rivière de la Paix, qui est le point de jonction du sentier, s'étend aux chutes situées en aval de Vermillon. C'est une longueur d'environ 400 milles. Cette partie est très navigable. Elle est très large et son courant n'est pas excessivement rapide.

Le PRÉSIDENT.—Quelles sont les opérations minières avec lesquelles vous trouvez en rapport à Edmonton ?

M. OLIVER.—A Edmonton les opérations minières se font sur la rivière Saskatchewan. On trouve de la poussière d'or dans les bancs d'alluvion de cette rivière. Je ne connais pas comment sont les autres rivières ; mais je ne crois pas qu'elles forment des bancs comme ceux de la Saskatchewan.

Le PRÉSIDENT.—C'est comme le bran de scie de la rivière Ottawa ?

M. OLIVER.—C'est à peu près comme cela. Aux eaux hautes la rivière charrie une certaine quantité de matières flottantes. Il y a du sable et des remous. Dans chaque remou il se fait un dépôt de sable. Ce dépôt s'accroît d'année en année, et à la baisse de l'eau, il se découvre. C'est ce que nous appelons un banc. Or, c'est dans des bancs de cette nature que l'on trouve l'or qui est déposé là tous les ans par les hautes eaux.

Honorable M. MCCALLUM.—Cet or vient des montagnes ?

M. OLIVER.—Non, et personne ne sait d'où il vient. C'est encore un mystère que chacun aimerait à pouvoir expliquer. Cet or est charrié tous les ans et déposé dans les remous, comme je viens de le dire. C'est de là qu'il est tiré et lavé par les mineurs. Cette opération se fait surtout par un travail manuel ; mais l'on se sert d'une espèce de tamis à côtés inclinés ; puis de pics et de pelles. Le sable est déposé dans la boîte placée au-dessus du tamis ; il est ensuite lavé en tombant sur le tamis, et le gravier brut, poussé par l'eau, tombe sur chaque côté incliné du tamis, tandis que le sable fin et la poussière d'or descendent au-dessous, sur un fond d'étoffe de laine qui s'empare de la poussière d'or pendant que l'eau et le sable se précipitent.

C'est de ces bancs de sable d'où l'or est tiré sur la Saskatchewan, sur un parcours de quatre-vingts milles environ, en amont d'Edmonton, et de 100 à 200 milles en aval de cette ville.

Outre les mineurs qui opèrent seulement avec leurs bras, on a introduit, dans ces dernières années, l'usage de dragues. La drague qui paraît avoir opéré avec le plus de succès est celle munie d'une cuillère, c'est-à-dire, la drague ordinaire dont on se sert pour curer les rivières, enlever les sables et graviers. Cette opération se fait d'abord sans difficulté. Puis le gravier est lavé sur le lac qui porte la drague. Cependant, s'il n'est pas très difficile de tirer avec la cuillère le gravier, l'or ne peut en être séparé qu'avec la plus grande difficulté, et, jusqu'à présent, je ne crois pas que l'usage de la drague ait été un grand succès.

Si l'on pouvait tirer autant d'or du sable obtenu par les dragues qu'il en est tiré du sable obtenu par les opérations manuelles, ces dragues seraient une fortune pour ceux qui les emploieraient ; mais jusqu'à présent, elles n'ont pu faire recueillir autant d'or.

Honorable M. McCALLUM.—La poussière d'or, sur la Saskatchewan, est très fine.

M. OLIVER.—Oui. De fait, sans son éclat, elle ne serait pas visible à l'œil nu. C'est pour cette raison qu'elle est appelée couleur d'or, et vous ne parlez pas, dans cette région, de grain d'or—mais de couleurs d'or.

Honorable sir JOHN CARLING.—Vous avez dit que la distance d'Edmonton à la rivière de la Paix est de 260 milles, sur laquelle vous avez une route charretière.

Honorable sir JOHN CARLING.—Combien de milles auraient un chemin pour atteindre la rivière Pelly—chemin d'animaux de bât, ou route charretière—tout en se servant des sections navigables des rivières ?

M. OLIVER.—Cela dépend de la question de savoir jusqu'à quel point vous navigueriez sur les rivières ? Pour ma part, je voudrais qu'il y eût un chemin d'animaux de bât sur tout le parcours.

Le PRÉSIDENT.—Indépendant de la navigation ?

M. OLIVER.—Oui, parce que le grand désir des habitants des Territoires du Nord-Ouest est d'avoir une route de communication avec le Yukon, qui leur permet d'y conduire du bétail ; qui leur procurât un marché de consommation pour leur bœuf. Il leur faudrait pour cela une route par terre ininterrompue. On ne pourrait se servir de la voie navigable pour le transport du bétail, et la voie navigable ne convient pas, non plus, aux chercheurs de mines, aux explorateurs qui voyagent avec de petits chevaux de bât. Ce que l'on veut pour voyager, c'est un sentier de bêtes de charge.

Honorable sir JOHN CARLING.—Avez-vous jamais estimé ce que coûterait un sentier d'animaux de bât à partir du point de jonction du sentier actuel avec la rivière de la Paix jusqu'à l'endroit de la rivière Pelly où elle est navigable ?

M. OLIVER.—Non ; il faudrait simplement abattre le bois sur un espace de six pieds de largeur, ou un peu plus. Je ne puis dire combien coûterait cette opération. Le coût dépendrait beaucoup, sans doute, du prix des approvisionnements et de la main-d'œuvre. Le coût pourrait s'élever à vingt ou trente piastres par mille ; mais pas à plus pour simplement tailler un chemin d'animaux de bât.

Honorable sir JOHN CARLING.—N'auriez-vous pas besoin de bacs pour traverser les rivières, ou de ponts, etc. ?

M. OLIVER.—Oui, nous aurions besoin de beaucoup de choses, si nous pouvions l'obtenir ; mais si le bois était coupé sur une largeur de six pieds depuis la rivière de la Paix, au point de jonction déjà mentionné, jusqu'à la rivière Pelly, il serait possible de conduire les bestiaux par ce passage, et les habitants des territoires pourraient ainsi faire parvenir leur bétail au Yukon.

Le PRÉSIDENT.—Au plus bas prix ?

M. OLIVER.—Oui, et j'ajouterai que toute autre route meilleure serait très désirable ; mais un chemin comme celui que je viens de mentionner serait très utile, si on le faisait.

Honorable M. DRUMMOND.—Croyez-vous qu'un pareil chemin pût être de quelque utilité, s'il ne pouvait, en même temps, servir aux voitures à roues ?

M. OLIVER.—Je toucherai ailleurs à la question des voitures à roues ; mais je répondais à la question que m'a posée l'honorable sir John Carling et j'ai dit qu'il nous fallait un sentier d'animaux de bât pour le passage à pied du bétail et des petits chevaux de bât.

Nous avons besoin d'une pareille route qui serait d'une grande utilité.

Le PRÉSIDENT.—Ce sentier ne coûterait que vingt ou trente mille piastres par mille ?

M. OLIVER.—Oui, et les habitants des Territoires en tireraient un grand avantage, s'il était ouvert de manière à leur permettre d'y faire passer leurs bestiaux, et aussi à permettre aux chercheurs d'or de s'en servir avec leurs bêtes de charge. Un pareil chemin vaudrait des milliers de piastres aux Territoires.

Honorable M. POWER.—Combien de milles un troupeau de bétail peut-il faire par jour ?

M. OLIVER.—Environ quinze milles par jour.

Honorable M. MACALLUM.—De dix à douze mille ?

Route pour le Yukon.

M. OLIVER.—Oui, et si le chemin était mauvais vous ne franchiriez même pas cette distance, parce que vous seriez obligé de marcher doucement afin de ne pas trop fatiguer les bestiaux. Il y a des gens qui songent aujourd'hui à faire marcher ainsi leur bétail; mais vous ne pouvez pas franchir avec des bestiaux une contrée difficile sans faire tort à ces bestiaux, et c'est justement pourquoi nous demandons avec persistance l'ouverture d'un sentier convenable. Bien que l'on dise qu'il soit possible de traverser cette région avec des bestiaux, la traverser est une chose et la faire traverser par des bestiaux sans les mettre hors d'état d'être vendus sur le marché, est une autre chose. Ainsi, à moins que l'on ne fasse quelque chose pour faciliter la marche des bestiaux—et tout ce qui est nécessaire pour cet objet est de tailler un chemin de six à dix pieds de large en abattant le bois sur cette largeur—à moins, dis-je, que cela ne soit fait, quelque excellente que soit la contrée, vous ne pouvez vous attendre à ce que notre bétail soit vendu et livré au Yukon à des conditions avantageuses. Nous prétendons que si ce chemin était fait, nous pourrions livrer au Yukon nos bestiaux à bas prix et en bon état.

Honorable M. DRUMMOND.—Il faudrait environ quatre mois pour faire parvenir ainsi des bestiaux au Yukon ?

M. OLIVER.—Non pour aller jusqu'à la rivière Pelly. Les bestiaux pourraient être conduits aisément à ce dernier endroit, ou être abattus et expédiés jusque-là.

Honorable M. DRUMMOND.—Il faudrait environ trois mois, au moins, pour atteindre la rivière Pelly ?

M. OLIVER.—Je ne dirai pas au moins, mais au plus, si le chemin que je demande était ouvert. Je citerai un exemple qui me concerne. J'ai parcouru, pendant un certain nombre d'années, avec des bœufs de bât et des charrettes, de Winnipeg à Edmonton, la distance de mille milles, et chaque bœuf avait une charge de mille livres. Il me fallut environ trois mois pour faire ce trajet de mille milles. D'autres pourraient le faire dans deux mois, environ. La raison pour laquelle il m'a fallu plus de temps, c'est que j'ai voulu que mes bestiaux fussent dans un bon état pour la boucherie à leur arrivée à Edmonton.

Honorable M. McCALLUM.—Et les engraisser en même temps ?

M. OLIVER.—Non précisément les engraisser; mais ne pas les faire maigrir, afin que, rendu à Edmonton, au lieu de les hiverner, je puisse les vendre en viande de boucherie pour l'hiver. Cette explication, suivant moi, devrait suffire pour démontrer qu'un troupeau de bestiaux peut, par une marche de mille milles, atteindre le marché en bon état.

Honorable M. COX.—Le chemin de Winnipeg à Edmonton serait meilleur. Ne rencontrerait-on pas de grandes difficultés le long du chemin que vous demandez par suite de l'insuffisance de la nourriture ?

M. OLIVER.—Aucune difficulté sérieuse de cette nature ne serait rencontrée; mais il y aurait une différence à noter. Dans le cas des bestiaux qui passeraient par le chemin que je demande, ils n'auraient aucune charge à porter, ou à traîner, tandis que dans le cas de mon voyage de Winnipeg à Edmonton, que je viens de mentionner, chaque bœuf avait à traîner un millier de livres pesant.

Il y a actuellement des gens qui se préparent à entreprendre le voyage jusqu'à la rivière Pelly avec des bestiaux, bien qu'il n'y ait pas encore de chemin jusque-là.

Honorable M. PERLEY.—Vous croyez que la chose est possible ?

M. OLIVER.—Je ne puis arriver à une autre conclusion d'après l'expérience que j'ai acquise.

Honorable M. McCALLUM.—Vous avez dit que vos bœufs avaient traîné, chacun, une charge de mille livres ?

M. OLIVER.—Oui; mais il est vrai qu'il y a une différence entre les deux contrées.

Honorable M. McCALLUM.—Il y a du pâturage dans la région située entre Edmonton et la Pelly ?

M. OLIVER.—Oui, il y a du pâturage partout; mais pas autant qu'il y en a de Winnipeg à Edmonton, vu que la contrée, dans le premier cas, est moins boisée; mais d'après les rapports du gouvernement et les renseignements que j'ai obtenus

moi-même, de particuliers qui ont fait tout le trajet d'Edmonton à la Pelly, je dois conclure qu'il y a du pâturage partout dans cette dernière région.

Honorable M. McCALLUM.—En quantité suffisante ?

M. OLIVER.—Oui. Il n'y en a probablement pas suffisamment pour permettre de conduire les bestiaux comme dans la prairie—c'est à dire, en les faisant trainer des charges—mais il y en a suffisamment, si les bestiaux sont exempts de tout fardeau. Le voyage dans ces conditions, par le chemin que je demande, ne requerrait qu'un sentier d'animaux de bât, taillé sur une largeur de six ou dix pieds, sur un parcours de sept cent quarante milles, à travers les bois où il en existe; et la contrée à traverser est surtout boisée.

Honorable M. McCALLUM.—Vous estimez que ce sentier coûterait environ \$30 par mille ?

M. OLIVER.—Il ne devrait pas coûter autant; mais le coût dépendrait, naturellement, de la manière dont les travaux seraient conduits.

Honorable sir JOHN CARLING.—Il coûterait plus que cela, n'est-ce pas, si la contrée était très boisée ?

M. OLIVER.—Oui, probablement. Dans certaines parties de cette région, il n'y a aucun bois. Une grande partie n'est que légèrement boisée, et d'autres parties sont fortement boisées.

Honorable sir JOHN CARLING.—Placeriez-vous des bacs sur les rivières ?

M. OLIVER.—Le gouvernement place des bacs passeurs sur la rivière de la Paix. La principale rivière au delà de celle-ci est la Liard, et l'on devrait pourvoir à sa traversée. Si l'on ne place pas des bacs passeurs sur cette dernière rivière, les bestiaux seront obligés de la traverser à la nage. Voilà un détail sur lequel j'attire particulièrement l'attention du comité. Je demande que l'on améliore les moyens d'atteindre la région du Yukon, et je désire prouver que les dépenses que je conseille pour cet objet ne sont pas déraisonnables. Très peu de dépenses produiraient un excellent résultat au point de vue des affaires. Si l'on coupe le bois du sentier, nous pourrions ensuite conduire nos bestiaux par ce sentier et traverser les rivières à la nage si nous n'avons pas de bacs. Non seulement pourrions-nous conduire nos bestiaux par ce sentier; mais, si le comité veut me le permettre, je lui dirai que le chercheur de mines, ou l'explorateur, pourra faire également le trajet avec de petits chevaux de bât, et inutile d'ajouter jusqu'à quel point ce résultat serait important.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.).—Proposez-vous que l'on place des bacs passeurs sur cette route ?

M. OLIVER.—Nous aimerions beaucoup que l'on y placât des bacs passeurs; mais nous pourrions, à la rigueur, nous en passer. Comme je l'ai dit, si nous n'avons pas de bacs passeurs, nous pourrions traverser les rivières à la nage; mais nous ne pouvons, avec nos bestiaux, franchir profitablement, ou d'une manière satisfaisante, des centaines de milles boisés. La chose pourrait, à la rigueur, se faire, mais ne serait pas rémunératrice.

Déjà quatre ou cinq cents hommes sont arrivés à Edmonton. Ils sont venus des diverses parties du monde avec le désir d'atteindre la rivière Pelly. Ils se sont rendus à Edmonton parce qu'ils voulaient spécialement pousser leur marche jusqu'à la Pelly. Ils étaient sous l'impression que la zone de division située entre la Pelly et la Liard est un bon endroit minier.

Le PRÉSIDENT.—Ils pouvaient y parvenir par l'est et par l'ouest ?

M. OLIVER.—Oui, et ils jugent à propos de chercher de nouveaux champs d'exploitation, vu que depuis que de l'or a été trouvé sur la partie inférieure de la rivière Yukon, cette région est maintenant occupée par les mineurs.

Leur conviction est qu'une nouvelle région minière est située vers le haut de la rivière Yukon, et c'est là qu'ils veulent faire leurs recherches. Mais ils comprennent que, pour atteindre la partie supérieure de la rivière Yukon, il leur vaut mieux partir d'Edmonton que de partir de la côte; que d'avoir à franchir les passes de cette côte, que de descendre jusqu'à la rivière Lewes et de là remonter jusqu'à la rivière Pelly.

En effet, si vous prenez la route d'Edmonton, vous constatez que la distance depuis cette ville est de bien peu plus grande. En partant d'Edmonton, on évite la

Route pour le Yukon.

difficulté des passes de la côte; puis, les approvisionnements et le transport sont moins dispendieux. C'est la raison pour laquelle ces étrangers, ou ces chercheurs d'or, ont choisi Edmonton comme point de départ de leur voyage vers la Pelly. Si leur objectif avait été Dawson, ils ne seraient probablement pas allés à Edmonton; mais ils désirent explorer l'intérieur du pays situé à la tête des eaux de la rivière Yukon.

Honorable M. WOOD.—Sont-ils partis d'Edmonton?

M. OLIVER.—Oui, quelques centaines de ces étrangers en sont partis. Leur arrivée à Edmonton a commencé en août dernier.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—Pouvez-vous nous donner approximativement le coût d'un sentier d'Edmonton à la rivière Lewes?

M. OLIVER.—Le simple abattage d'un sentier de six à huit pieds, ou de dix pieds de large, ne coûterait pas plus que vingt ou trente piastres par mille. De fait je ne crois pas que ce travail coûterait davantage. Cette estimation est très approximative.

Honorable M. McCALLUM.—J'ai voyagé à cheval dans les Territoires du Nord-Ouest, à travers les bois, en compagnie d'un homme qui me précédait avec une hache, et notre marche en avant était passablement rapide. Le cheval suivait le sentier fait par mon compagnon, et trois ou quatre fois il me laissa suspendu aux branches d'arbres.

M. OLIVER.—La dimension du bois, dans cette région, n'est pas ce qu'elle est ici. Ce qui est appelé, là, gros bois, ne serait ici, qu'arbrisseaux. Un sentier de huit pieds de large pratiqué à travers une forêt de bois dure serait beaucoup plus dispendieux que le sentier qu'il y aurait à ouvrir jusqu'à la Pelly, et l'on ne saurait faire une comparaison entre les deux.

Le PRÉSIDENT.—Si vous preniez des arrangements pour pratiquer un sentier destiné au transport des approvisionnements, ne serait-il pas à propos de donner à ce sentier une largeur suffisante pour en faire un chemin de charrette?

M. OLIVER.—Certainement, s'il était possible d'obtenir assez d'argent pour en payer le coût; mais ce que je désire faire comprendre au comité, c'est que le sentier le moins dispendieux produirait encore un résultat très important.

Quatre ou cinq cents étrangers, comme je l'ai dit, sont venus à Edmonton depuis le mois d'août dernier et il en arrive encore. Un certain nombre est dirigé vers le nord et ceux qui sont restés en arrière les suivront aussi vite qu'ils le pourront.

L'une des raisons qui leur fait choisir cette route est le coût peu élevé du transport—c'est-à-dire qu'ils peuvent obtenir des chevaux à bas prix.

Honorable M. COX.—Quelques-uns d'entre eux ont-ils atteint leur destination?

M. OLIVER.—Pas que je sache.

Honorable M. COX.—Et vous dites que quelques-uns d'entre eux sont partis d'Edmonton en août dernier?

M. OLIVER.—Ils n'ont quitté Edmonton qu'en septembre.

Honorable M. LOUGHEED.—Lorsque vous parlez de leur destination, que voulez-vous dire?

M. OLIVER.—Je veux parler de la rivière Pelly qui est l'objectif de notre route comme elle est celui des chercheurs dont je viens de parler. C'est l'objectif de tous ces voyageurs étrangers—c'est-à-dire, l'objectif où se trouve le point de division situé entre la Pelly et la Liard. Ces gens ont besoin d'acheter, chacun, de cinq à huit chevaux qui leur coûtent de \$20 à \$30 par animal. Ces chevaux sont destinés au transport des approvisionnements. Ils achètent ensuite des approvisionnements et ainsi de suite. Or, cinq cents hommes qui achètent, chacun, cinq chevaux, c'est une affaire qui représente un grand nombre de chevaux et une somme d'argent considérable comme prix d'achat. Il n'y a pas de doute que, si le sentier était ouvert comme je le demande, ces étrangers pourraient, en s'en servant, arriver à leur destination et que des centaines—des milliers d'autres, même—les suivraient bientôt.

L'honorable M. COX m'a demandé si ces gens étaient arrivés à destination?

Aucun d'eux n'y est encore arrivé, d'après mes renseignements, bien que je sache qu'ils y arriveront; mais les difficultés qu'ils rencontreront sur la route empêcheront certainement un grand nombre d'autres d'essayer de les suivre.

L'honorable M. McCALLUM.—Ils pourraient être arrivés à destination, contrairement à vos renseignements ?

M. OLIVER.—Ils le pourraient ; mais nous n'en avons reçu aucune nouvelle. Je ne prétends pas qu'ils soient arrivés à destination, ou qu'ils pourront arrivés à destination. Ce que je dis, c'est que, s'ils arrivent à destination, ils auront rencontré des difficultés telles, par suite des conditions actuelles du voyage, que d'autres n'oseraient pas entreprendre le même voyage par la même route.

La dépense d'une petite somme d'argent pratiquerait un sentier qui diminuerait les difficultés, et la conséquence serait que des centaines, des milliers de personnes prendraient à l'avenir ce sentier pour se rendre au Yukon.

Le PRÉSIDENT.—A leurs propres frais ?

M. OLIVER.—Oui, à leurs propres frais.

Honorable M. OGILVIE.—L'un des grands avantages qu'offrirait un sentier serait que les voyageurs n'auraient plus besoin de s'enquérir du chemin à prendre.

M. OLIVER.—Ils n'auraient qu'à suivre le sentier. Ils achèteraient leurs chevaux et approvisionnements à Edmonton, et si le sentier était ouvert, ils n'auraient pas d'autres dépenses à encourir ; mais sans ce sentier le trajet à parcourir est très difficile.

Une autre raison qui fait choisir la route d'Edmonton, c'est que l'on trouve de l'or sur la rivière de la Paix, et que quelques-uns des chercheurs s'imaginent qu'ils pourraient faire de bonnes découvertes dans la région de cette rivière. C'est pourquoi quelques-uns se livrent à des recherches le long de la route qui conduit à la Pelly.

En traversant les montagnes par la rivière Liard, ils se trouvent dans une région aurifère qui s'étend jusqu'à la rivière Yukon. Le district de Cassiar, dans la Colombie-Anglaise, est traversé par la rivière Dease qui est le bras sud de la Liard, et s'étend en réalité au nord en suivant le bras nord de la Liard jusqu'à la rivière Pelly, et en descendant celle-ci jusqu'à la mer, ou, au moins, jusqu'à Dawson.

En sorte que, lorsque les chercheurs ont une fois atteint la rivière Liard au point marqué Halket sur la carte, ils se trouvent dans la région aurifère, et ils ont la perspective de pouvoir faire d'aussi bonnes découvertes d'or à cet endroit que partout ailleurs. C'est pourquoi, au lieu de parcourir 1,000 milles pour atteindre une région probablement aurifère, sur la rivière Pelly, ils peuvent s'arrêter sur la rivière Liard, à une distance de sept cent milles d'Edmonton, et avoir une chance, non seulement une chance, mais la certitude d'avoir à leur disposition un territoire aurifère dans toute son étendue.

Ce fait n'est pas contesté, et c'est ce qui engage les étrangers à prendre la route d'Edmonton, comme c'est ce qui me pousse, moi-même, à faire comprendre à ce comité qu'il faudrait, au moins, construire le plus économiquement possible un sentier destiné à aider les chercheurs d'or dans leurs explorations.

Honorable M. LOUGHEED.—Pouvez-vous nous donner une idée de ce que coûterait le sentier le moins dispendieux possible que vous venez de mentionner.

M. OLIVER.—Un sentier qui aurait sept cent quarante milles de long ne coûterait pas plus que \$30 par mille.

Honorable M. OGILVIE.—Le total ne s'élèverait pas à \$25,000 ?

M. OLIVER.—Ce serait amplement suffisant pour ouvrir un simple sentier d'animaux de bât. Bien entendu, comme l'a fait observer un honorable monsieur, il vaudrait mieux construire tout de suite un chemin de charrette.

Honorable M. McCALLUM.—Mais vous vous contenteriez d'abord d'un sentier d'animaux de bât ?

M. OLIVER.—Il n'est pas question de me satisfaire. Il appartient aux représentants du pays de se servir de leur propre jugement sur la question de savoir qu'est-ce qui pourrait procurer au pays, aux moindres frais, la plus grande somme de commerce.

Le PRÉSIDENT.—C'est une question de saine économie.

Honorable M. BELLEROSE.—Croyez-vous que l'on puisse trouver des journaliers qui abattraient le bois de ce sentier à raison d'une piastre par jour ?

M. OLIVER.—Non.

Honorable M. BELLEROSE.—Il y a une vingtaine d'acres par mille à abattre ?

Route pour le Yukon.

M. OLIVER.—Non, d'après les explications que j'ai données. Je me suis exprimé dans un sens qui n'est pas celui que vous semblez comprendre. L'acre dont j'ai parlé est un acre carré, c'est-à-dire, soixante-dix verges carrées. Je parle d'un acre de soixante-dix verges de long sur six pieds de large.

Honorable M. BELLEROSE.—Quel serait le prix de l'abatage d'un acre de cette étendue ?

M. OLIVER.—Un dollar ne suffirait peut-être pas. D'autres témoins peuvent vous donner de meilleurs renseignements sur ce point que je ne puis le faire. Bien entendu, le bois qu'il y a dans cette région n'est pas comparable à celui qui est ici, lorsqu'il s'agit d'abatage. Le bois de là-bas est plutôt ce que l'on appelle ici le jeune taillis.

Honorable M. PERLEY.—En ouvrant un sentier, vous n'enlevez pas toutes les souches ?

M. OLIVER.—Non, et c'est la différence qu'il y a entre un sentier de cette nature et une route charretière. Pour une route carrossable ou charretière vous n'êtes pas seulement obligés d'abattre le bois ; mais il vous faut enlever aussi les souches et améliorer la fondation du chemin, tandis que, sur un sentier d'animaux de bât, si vous coupez les souches assez près de terre, cela suffit.

Honorable sir JOHN CARLING.—Si l'on donnait maintenant l'autorisation d'ouvrir un sentier d'animaux de bât, combien de temps faudrait-il, à votre avis, pour l'ouvrir à partir de la rivière de la Paix jusqu'au point de la rivière Pelly dont vous nous avez parlé ?

M. OLIVER.—Je n'hésite aucunement à dire que si les travaux étaient bien conduits, l'entreprise pourrait être terminée dans l'espace de trois mois.

Honorable sir JOHN CARLING.—Dans l'espace de six mois, dans tous les cas ?

M. OLIVER.—Il ne serait pas difficile d'exécuter l'entreprise dans l'espace de trois mois, pourvu que les travaux fussent de la classe de ceux dont j'ai parlé.

Honorable M. LOUGHEED.—Quel est le coût du sentier que fait construire le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest ?

M. OLIVER.—Ce sentier a une longueur totale de cent quinze milles, et il coûte environ trois mille piastres. Il traverse une région couverte, tout le long, d'une épaisse forêt, et sa largeur est, je crois, de vingt pieds.

Honorable sir JOHN CARLING.—C'est une route charretière ?

M. OLIVER.—Oui, naturellement, pour ce qui regarde le sentier de la rivière de la Paix à la Pelly, vous vous trouveriez plus au nord. En sorte que le coût des approvisionnements serait beaucoup plus élevé. La direction des travaux serait, en outre, plus difficile, etc. Il faudrait tenir compte de tous ces détails.

Honorable M. PERLEY.—Mais la route du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest est une route charretière ?

M. OLIVER.—Oui.

Honorable M. PERLEY.—Et le sentier que vous demandez ne serait qu'un chemin d'animaux de bât ?

M. OLIVER.—Oui, et un chemin d'animaux de bât de six ou huit pieds de large pourrait être ouvert pour la moitié de ce que coûterait une route charretière.

Honorable M. LOUGHEED.—Il coûterait environ \$26 par mille.

M. OLIVER.—Je ne donne qu'une estimation approximative ; mais je la crois être d'une exactitude incontestable.

Honorable sir JOHN CARLING.—Votre estimation est de \$30 par mille.

M. OLIVER.—Oui, et si le parlement jugeait à propos d'allouer \$30 par mille, ce serait un bon placement. De fait, les avantages du chemin seraient proportionnés à sa qualité.

Honorable M. MACDONALD (I.P.-E.)—Ce chemin aurait une longueur de 740 milles ?

M. OLIVER.—Oui.

Honorable M. LOUGHEED.—L'ouverture de ce chemin serait-elle, dans toute son étendue, également difficile ?

M. OLIVER.—C'est une contrée boisée ; mais elle n'est pas boisée dans le sens appliqué aux forêts d'Ontario. La contrée dont il s'agit est appelée contrée boisée ;

mais il y a plus ou moins de bois dans toute son étendue. Le docteur Dawson et M. McConnell pourraient vous renseigner beaucoup mieux que moi sur ce point. M. Macleod pourrait aussi vous donner des renseignements. Ces messieurs ont traversé la contrée et la connaissent mieux que moi.

Pour ce qui regarde une route charretière et les sections des rivières navigables à partir de la rivière de la Paix jusqu'à la Pelly, il serait très désirable, si la chose était possible, d'avoir une bonne route pour le transport des marchandises et approvisionnements. A partir du point auquel le gouvernement du Nord-Ouest atteint la rivière de la Paix, celle-ci, sur une étendue de 125 milles, est navigable, et l'on pourrait y naviguer le plus commodément possible soit à la vapeur, ou sans vapeur jusqu'au Fort-Saint-Jean. Le transport par cette section navigable pourrait se faire plus économiquement que par la voie de terre. Puis, de ce point, en traversant jusqu'à la rivière Nelson—qui est un bras de la Liard—il y a une distance de 120 à 130 milles, ou disons 150 milles du Fort Saint-Jean jusqu'à la fourche de la Nelson.

Si vous voulez avoir une route pour le transport des marchandises dans cette région, il vous faudrait une route charretière et non un simple sentier d'animaux de bât.

Donc, c'est autant de milles à ajouter à votre route charretière.

M. McConnell dit dans son rapport que, à partir des fourches de la Nelson celle-ci est navigable jusqu'à la Liard et que cette dernière est navigable, elle-même, en montant jusqu'au "Grand Canon". Puis le rapport de M. McConnell ajoute que depuis la Porte de l'Enfer (*Hell gate*) jusqu'à la tête du Portage du Diable (*Devil's Portage*), il faudrait une route charretière.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—Ce serait en même temps la route à la vapeur ?

M. OLIVER.—Cette route charretière serait utilisable pendant l'hiver. La partie de cette route, qui ne serait qu'un sentier d'animaux de bât pourrait servir l'hiver et l'été.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—Serait-il difficile de la tenir ouverte ?

M. OLIVER.—Non, et c'est un autre point que je traiterai plus loin en parlant du sentier d'animaux de bât. Vous auriez trente-cinq milles depuis Hell-Gate jusqu'à la tête du Devil's-Portage; puis quarante milles de bonne navigation sur la Liard à travers les montagnes Rocheuses. Puis, il y a une succession de trois rapides sur une longueur de quinze milles. En sorte qu'une route charretière, le long de ces rapides, vous ferait atteindre les eaux navigables du lac Francis et puis les cinquante milles, ou les quatre-vingt milles d'eau navigable, jusqu'à Houle Canon. Tout cela ferait donc 150 milles, trente-cinq milles, quinze milles, puis quatre-vingts milles, soit en totalité 280 milles de navigation. C'est autant de route charretière qu'il faudrait ouvrir, et cette route par terre vous donnerait une voie ininterrompue par terre pour le transport des marchandises, pendant l'été, jusqu'à la Pelly, ou le Yukon.

Pour ce qui regarde la valeur commerciale de cette route, je présume que, si elle était ouverte conjointement avec un service de navigation sur les sections navigables des rivières, les marchandises pourraient y être transportées aussi économiquement qu'elles l'étaient auparavant, au moyen d'attelages, de Winnipeg à Edmonton, sur un parcours de même longueur, c'est-à-dire, à raison de dix centins par livre.

C'est seulement une fraction du coût actuel du transport fait avec des animaux de bât à travers la passe Chilcoat.

L'automne dernier, le gouvernement paya 50 cts par livre pour ce genre de transport à travers la passe Chilcoat. Je n'hésite aucunement à dire que le transport pourrait être fait par une route charretière et par des bateaux à vapeur à partir d'Edmonton jusqu'à la rivière Pelly comme je viens de le dire, pourvu que les chemins que j'ai mentionnés soient ouverts, pour la moitié du prix, ou, du moins, pour un prix beaucoup moins élevé.

Vous devez vous rappeler que lorsque les marchandises se trouvent dans la passe Chilcoat, il n'est qu'au point de départ de la route qui conduit à la tête de la rivière Pelly. Ce n'est que le point de départ, puisque la même route a 300 milles de navigation sur la rivière Pelly. En sorte que, si cette route mixte par terre et par eau que je considère comme possible, ne pouvait pas faire concurrence à une voie ferrée

Route pour le Yukon.

opérant à une distance éloignée de la côte, ou à une ligne de navigation directe à la vapeur qui ferait le trajet circulaire par l'embouchure de la rivière Yukon jusqu'à Dawson, elle pourrait toujours faire concurrence jusqu'à la tête de la rivière Pelly grâce à la navigation à vapeur qui serait ouverte à l'intérieur sur la rivière Pelly et sur d'autres cours d'eau reliés à celle-ci. Il est certainement désirable qu'il en soit ainsi.

Une route mixte pour le trafic comme je viens de le dire, est réalisable plus que toute autre.

Honorable M. OGILVIE.—Jusqu'à ce qu'un chemin de fer soit construit ?

M. OLIVER.—Oui. Toutefois, je ne conseillerais pas actuellement la construction d'un chemin de fer. Il faudrait attendre que les ressources de cette région fussent plus connues et assurassent le succès de cette voie ferrée. Je ne voudrais pas que le pays s'engageât dans une dépense de cette nature avant que sa nécessité fût entièrement démontrée.

Honorable M. MACDONALD (C. A.)—Combien de jours faudrait-il pour parcourir la distance en question par une route d'animaux de bât ?

M. OLIVER.—Un sentier d'animaux de bât pourrait être franchi en trois mois. Je donne, bien entendu, le chiffre maximum.

Honorable sir JOHN CARLING.—C'est-à-dire, trois mois pour franchir mille milles ?

M. OLIVER.—Oui, pour 1,000 milles.

Honorable M. POWER.—Votre estimation est basée sur le fait que la rivière Pelly serait le point terminus à atteindre.

M. OLIVER.—Oui, c'est le terminus vers lequel se dirigeraient ceux qui prendraient le sentier à Edmonton.

Honorable M. POWER.—Mais ce n'est pas l'objectif de ceux qui sont aujourd'hui sous l'influence de la fièvre de l'or du Klondike. Ces personnes se rendent à Dawson.

M. OLIVER.—Je parle seulement de ceux qui partent d'Edmonton. J'ai fait remarquer que plusieurs personnes avaient des raisons particulières qui les engageaient à prendre la route d'Edmonton. Que leurs raisons soient bonnes ou mauvaises pour elles, il n'en est pas moins de notre intérêt qu'elles choisissent cette route d'Edmonton.

Honorable M. POWER.—Dans une partie de votre témoignage, vous avez parlé de lac de l'Esclave. Je crois que vous avez dit qu'il y avait deux routes. L'une d'elles monterait jusqu'au lac de l'Esclave, puis se continuerait par la rivière Mackenzie, et l'autre prendrait une ligne diagonale depuis Edmonton jusqu'à un point de jonction avec la rivière de la Paix ?

M. OLIVER.—Oui.

Honorable M. POWER.—Ce point de jonction est-il en amont ou en aval de Dunvegan ?

M. OLIVER.—Il est à cinquante milles en aval.

Honorable M. POWER.—Quelle espèce de contrée y a-t-il entre Edmonton et le lac de l'Esclave ?

M. OLIVER.—Je l'ai déjà fait connaître au comité.

Honorable M. POWER.—Je pose seulement cette question—et je ne demande pas une longue réponse : quelle espèce de contrée est généralement cette partie du pays ?

M. OLIVER.—Les premiers soixante milles se composent de prairie légèrement ondulée et sont établis. Depuis Pembina jusqu'à la rivière Athabasca, c'est considérablement plus ondulé et bien boisé.

Depuis l'Athabasca jusqu'au lac de l'Esclave, vous traversez les montagnes du Daim. C'est une contrée accidentée dont le niveau est très élevé, et son sol est surtout léger et sablonneux. Il est aussi passablement boisé de peuplier, d'épinette blanche, d'épinette rouge et de pin, et le chemin qui traversera la contrée sera d'une ouverture quelquefois difficile. C'est la partie que le gouvernement du Nord-Ouest est actuellement en voie d'ouvrir.

Puis, lorsque vous arrivez au bassin du lac de l'Esclave, vous vous trouvez encore dans une contrée fertile, couverte d'une végétation luxuriante, et depuis le lac de l'Esclave en gagnant la rivière de la Paix, la contrée est également fertile, et, bien qu'elle soit surtout boisée, on y trouve aussi quelques prairies.

Honorable M. POWER.—La contrée est-elle plane ?

M. OLIVER.—Oui, mais quelque peu ondulée. La rivière de la Paix, elle-même, traverse dans cette région une vallée d'un niveau très bas, et sa dépression est de 800 pieds en descendant jusqu'au lit de la rivière.

Honorable M. POWER.—Quelle différence y a-t-il entre la contrée qui s'étend d'Edmonton à la rivière de la Paix et la contrée qui s'étend d'Edmonton à Calgary ?

M. OLIVER.—Il y a beaucoup de différence sous le rapport du boisement. Dans le district situé entre Edmonton et Calgary, quand vous êtes près de Calgary, il n'y a pas de bois ; mais le boisement s'accroît graduellement en gagnant Edmonton. Puis, au nord-ouest d'Edmonton, le boisement s'accroît d'avantage. En sorte que la contrée devient virtuellement, à partir de l'Athabasca jusqu'au lac de l'Esclave, une contrée couverte d'une épaisse forêt ; mais non d'une forêt boisée comme vous en avez ici.

Honorable M. POWER.—Je parle moins du boisage que de la surface du sol. Si vous prenez la ligne du chemin de fer de Calgary et d'Edmonton, quelle différence y a-t-il entre la surface du sol sur lequel ce chemin est construit et la surface du sol de la contrée située entre Edmonton et la rivière de la Paix, en passant par le lac de l'Esclave ?

M. OLIVER.—La surface du sol est à peu près la même pour ce qui regarde les ondulations, en exceptant toutefois, la partie située entre l'Athabasca et le lac de l'Esclave, dans laquelle se trouvent les montagnes du Daim qui sont plus inégales que toute autre partie du chemin.

M. McDonald m'a questionné au sujet d'une route d'hiver. Selon moi, si le chemin que je recommande était simplement taillé en sentier d'animaux de bât, c'est-à-dire sur une largeur de six ou huit pieds à partir d'Edmonton jusqu'à la rivière Pelley, on pourrait, pendant tout l'hiver, y faire passer des traîneaux. Il ne tombe pas autant de neige à l'est des montagnes qu'à l'ouest, ou qu'il en tombe ici.

Puis le sentier étant ouvert à travers une contrée très bien boisée, une contrée où l'herbe pousse dans les savanes et les passes, et où l'on peut récolter du foin, il ne serait aucunement difficile de se servir, pendant l'hiver, de cette route comme d'un chemin à trafic à travers tout le pays jusqu'à la rivière Pelley. Si ce sentier était fait pour l'usage des animaux de bât, bien qu'il ne pût servir, en été, aux voitures à roues, il servirait, en hiver, aux traîneaux, au transport des malles et d'autres objets.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—Il serait, sans doute, pourvu d'abris et d'étables.

M. OLIVER.—Oui ; mais la contrée étant partiellement boisée, on y voyagerait aisément.

Honorable sir JOHN CARLING.—Vous nous avez donné une estimation du coût d'un sentier d'animaux de bât. Combien coûterait une route charretière ?

M. OLIVER.—Je ne pourrais pas en estimer le coût, parce que cela dépendrait de la qualité du chemin.

Honorable sir JOHN CARLING.—Le coût serait-il le même que celui du sentier d'Edmonton à la rivière de la Paix ?

M. OLIVER.—La partie du chemin d'Edmonton à l'Athabasca ne coûte rien. On y a simplement passé. Je n'ai aucune idée du prix que coûterait une route charretière ; mais elle coûterait beaucoup plus que la simple ouverture d'un sentier d'animaux de bât.

Honorable sir JOHN CARLING.—Une centaine de piastres par mille ?

M. OLIVER.—Je le crois. Il y a chemin et chemin. C'est-à-dire qu'une route peut être un chemin, et n'être pas toujours praticable pour le transport des marchandises. Je n'aime donc pas à hasarder une estimation.

Honorable M. OGILVIE.—Pour une route charretière, il faudrait, à certains endroits, transporter le sol et le gravier d'un lieu à un autre.

M. OLIVER.—Je ne crois pas qu'il y aurait beaucoup de transport de cette nature ; mais il y en aurait. Il y aurait aussi des marécages à transformer. Le coût dépendrait donc entièrement de la nature du terrain sur lequel le travail serait fait.

Honorable M. POWER.—Avez-vous quelque idée de la longueur de l'été dans ce district ?

Route pour le Yukon.

M. OLIVER.—Oui, et M. Ogilvie, dans son livre, fait parfaitement connaître cette longueur. Il nous donne jusqu'à la date de l'ouverture et de la clôture de la rivière.

Honorable M. POWER.—Je veux surtout parler de la saison pendant laquelle on peut faire de la culture.

M. OLIVER.—Je crois que M. Ogilvie fournit aussi ce renseignement. Voici ce qu'il dit :

“ Au Fort Liard, plantations faites le 9 mai ; glace flottant sur la rivière, le 15 octobre ; glace arrêtée, le 7 novembre.”

M. Ogilvie donne les dates des années de 1878 à 1890. La semaille a commencé à partir du 20 avril au 7 mai, et la rivière est fermée par la glace vers la fin d'octobre.

Honorable M. POWER.—La récolte est-elle en août ?

M. OLIVER.—Oui, et M. Ogilvie nous parle de récolte faite à cette date dans des endroits situés dans le voisinage de la rivière de la Paix.

M. HEWITT BOSTOCK, M.P., comparait devant le comité et donne le témoignage ci-dessous :—

Une couple de sentiers ont été proposés dans la Colombie Anglaise pour se rendre au Yukon. On propose un chemin qui passerait par Donald et monterait jusqu'au coude de la rivière Colombie. Ce chemin monterait ensuite par l'ancien sentier Moberly et atteindrait la Tête-Jaune-Cache; puis suivrait la rivière Fraser en se reliant à la route projetée par cette rivière et se continuerait en montant par cette direction. Mais la route la plus praticable que l'on ait trouvée jusqu'à présent pour ouvrir un chemin par terre à partir du tronc principal du chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'au Yukon, est celle qui aurait pour point de départ soit Ashcroft, soit Kamloops, et suivrait une direction franc nord. Il y a actuellement une route charretière à partir d'Ashcroft jusqu'à Quesnelle, distance d'environ 200 milles. C'est un bon chemin de charrette. C'est une partie de l'ancien chemin construit dans la Colombie, il y a quelques années, lors de l'excitation créée par les mines de Caribou. Il fut ouvert à partir de Yale en montant jusqu'à “ Fraser Canon ”; puis de là jusqu'à Ashcroft; puis de ce dernier endroit jusqu'à Barkerville.

La route d'Ashcroft jusqu'à Barkerville a été tenue en bon état, et il s'y fait un grand trafic. Son point de départ, comme je l'ai dit, est la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique, et il se continue jusqu'à Barkerville, et aux fourches de la Quesnelle et autres endroits. Il y a en outre une ligne télégraphique qui est une partie de l'ancienne ligne, et qui relie Ashcroft à Barkerville.

Honorable M. Cox.—Soit une distance de 200 milles.

M. BOSTOCK.—Il y a 200 milles d'Ashcroft à Quesnelle et 290 jusqu'à Barkerville. A partir de Quesnelle, il y a un sentier qui traverse la rivière Fraser à Quesnelle. Ce sentier se continue obliquement et touche au fort Fraser; puis se dirige jusqu'à Hazleton.

Honorable M. MACDONALD, (C. A.)—Il y a beaucoup de navigation à la vapeur sur la route que vous indiquez présentement.

M. BOSTOCK.—Il n'y en a pas si vous suivez ce sentier. Ce chemin relie le Fort-Fraser à Hazleton; mais vous pouvez partir de Quesnelle, puis suivre la Fraser en montant. Vous pouvez ensuite traverser et vous rendre jusqu'à la rivière Stuart et le lac de ce nom.

Des fonctionnaires du département des travaux publics, dans le but d'ouvrir cette route entre Quesnelle et le lac Stuart, et de voir les obstructions qui se trouvent sur son parcours, ont fait une exploration, l'été dernier, à cette fin. Il y avait autrefois, je crois, un bateau à vapeur qui naviguait entre Quesnelle et le Fort-George; mais la cessation de l'excitation causée par les mines, fit discontinuer cette navigation. Comme je l'ai dit, le sentier relie Quesnelle à Hazleton, et vous suivez ensuite la rivière Skeena; puis vous continuez par l'ancien sentier du Télégraphe que l'on ouvrit lorsqu'une ligne télégraphique fut établie dans cette région. La distance de Quesnelle à Hazleton est de 327 milles, et de Hazleton à Telegraph-Creek, 240 milles.

Le PRÉSIDENT.—Hazleton est sur la rivière Skeena ?

M. BOSTOCK.—Oui, et je crois que Hazleton est au-dessus du point où la navigation de la Skeena commence; mais n'en est pas très éloigné.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.).—Combien de milles y a-t-il d'Ashcroft à Dawson?

M. BOSTOCK.—Je ne connais pas la distance. La distance de Quesnelle à Hazleton est de 327 milles; d'Hazleton à Telegraph-Creek, 210 milles, et de Telegraph-Creek au lac Teslin, 135 milles—soit, en totalité, 702 millés de Quesnelle; mais je ne connais pas la distance du lac Teslin à Dawson.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.).—Six cent quatre-vingt milles, je crois, et 150 milles de Telegraph-Creek à Teslin, ce qui ferait une distance d'environ 1,400 milles jusqu'à Dawson.

M. BOSTOCK.—Oui, à peu près cette distance. Je puis maintenant ajouter qu'un grand nombre d'explorateurs ou de chercheurs de mines ont pris cette route, en partant d'Ashcroft, ou de Kamloops. La différence entre les deux routes qui partent de Kamloops, c'est que vous pouvez passer par la rivière Thompson-nord—parcours d'environ cinquante milles—vous pouvez traverser ensuite le point appelé la petite Fourche (Little-Fork) et continuer jusqu'à l'endroit appelé la crique du pont (Bridge-Creek), et vous atteignez ensuite le chemin de charrette d'Ashcroft.

Une députation de Kamloops s'est rendue, au commencement de la présente année, auprès du gouvernement provincial pour lui demander d'ouvrir ce chemin de la rivière Thompson-nord et de Bridge-Creek, vu qu'il y a là un territoire plus avantageux, où les voyageurs qui ont des chevaux peuvent trouver du foin et du grain.

Quand on s'éloigne du chemin de fer, dans ces régions, il est souvent difficile de se procurer du grain pour les chevaux, et l'on est bien aise, généralement, d'avoir à sa disposition un endroit où l'on peut placer les chevaux, la nuit, et les faire manger.

Vu que la route charretière d'Ashcroft est ouverte depuis nombre d'années, presque toutes les terres qu'elle traverse—c'est-à-dire, les terres propres à la culture—ont été prises, et il s'en suit que les chercheurs de mines qui passent par cette route, sont obligés d'emporter avec eux leur grain et leur foin, ou, autrement, de prendre des arrangements avec les colons s'ils veulent procurer du pâturage à leurs chevaux.

Naturellement, cette obligation augmente les frais de voyage, et s'il y avait une autre route qui leur permit d'éviter ces frais, les voyageurs la prendraient.

Cette question est du ressort du gouvernement provincial.

L'opportunité qu'il y a d'ouvrir cette partie du pays, c'est qu'elle est devenue un centre d'exploitations minières.

Il y a de ces exploitations sur la rivière Skeena et les chercheurs d'or ont exploré en tous sens, déjà, cette partie du pays.

D'après les rapports publiés, il paraît qu'elle est riche en mines, et que l'exploitation de ces mines serait très favorisée par l'ouverture d'un sentier jusqu'à Hazleton et de là jusqu'à Glenora.

Le PRÉSIDENT.—Où demeurez-vous?

M. BOSTOCK.—Je demeure quelquefois à peu de distance de Kamloops.

Le PRÉSIDENT.—Les mines sont donc presque au nord de Quesnelle?

M. BOSTOCK.—Les grandes mines, c'est-à-dire, la mine hydraulique située aux fourches de la Quesnelle, dont M. Hobson est maintenant le gérant; puis les mines de Barkerville.

Toutes ces mines hydrauliques sont situées sur le chemin de charrette de Caribou.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.).—Par où passe le bétail conduit dans cette région?

M. BOSTOCK.—Il passe par Chilcotin en suivant l'ancien sentier.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.).—Et je crois que le bétail s'est rendu là en bon état et s'est bien vendu?

M. BOSTOCK.—Oui, je le crois. On se servait de cet ancien sentier, en 1875-76, lors de l'excitation minière de Cassiar. Il y a actuellement, dans les environs d'Ashcroft, des hommes qui conduisaient le bétail par ce sentier jusqu'à Glenora et la rivière de la Paix.

Honorable M. Cox.—Combien de temps faut-il pour conduire le bétail jusque là?

Route pour le Yukon.

M. BOSTOCK.—Vu l'état dans lequel se trouve actuellement le sentier, il faudrait environ deux mois—si l'on veut que le bétail soit encore gras au terme du voyage. Bien entendu, la plus grande partie de cette région est passablement ouverte; mais l'on y trouve une certaine quantité de bois, à peu près comme dans les environs de Kamloops et de cette partie de la Colombie Anglaise, et sur tout le parcours on rencontre beaucoup de touffes d'herbe.

Honorable M. POWER.—Où se trouve l'Omenica?

M. BOSTOCK.—Elle se trouve à l'est.

Honorable M. POWER.—Y a-t-il de grands obstacles à surmonter pour atteindre la région de la rivière Omenica par le chemin que vous proposez?

M. BOSTOCK.—Non, et l'on suit maintenant ce chemin avec des chevaux de bât.

Honorable M. POWER.—La rivière au Panais (*Parsnip River*) se jette-t-elle dans l'Omenica?

M. BOSTOCK.—Elle est située dans la région de l'Omenica et est tributaire de la Fraser.

Honorable M. POWER.—La rivière au Panais n'est-elle pas le principal bras de la rivière de la Paix?

M. BOSTOCK.—Oui, je le crois; mais je n'en suis pas bien sûr.

Honorable M. POWER.—En sorte que si vous suivez la rivière de la Paix, vous pouvez pénétrer dans le voisinage où vous prétendez que votre chemin pourrait passer sans avoir aucune difficulté à surmonter et où il n'y a pas de montagnes?

M. BOSTOCK.—Oui, et la rivière de la Paix forme un coude et descend vers la Fraser.

Honorable M. POWER.—Elle traverse les Rocheuses sans rencontrer aucune passe élevée?

M. BOSTOCK.—Oui, il n'y a aucune passe élevée à cet endroit.

Honorable M. MACDONALD (C. A.)—Laquelle des routes partant de la côte considérez-vous comme la meilleure? Celle du havre de Ketimat, ou de quel autre endroit?

M. BOSTOCK.—Je connais très peu Ketimat.

Le PRÉSIDENT.—Il est situé au sud de la Skeena

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—Une route par ce port pourrait se joindre au chemin d'Ashcroft?

M. BOSTOCK.—Oui; mais naturellement, ce qui s'oppose le plus à une route partant de la côte, c'est que les chercheurs de mines désirent pénétrer dans le pays aussi économiquement que possible. A cette fin ils peuvent se servir de leurs animaux de bât; voyager lentement selon leur convenance, profiter des chances qu'ils peuvent avoir de trouver de l'or dans les petites rivières qu'ils rencontreront, et payer probablement leurs frais en lavage de sables.

En effet, presque tous les ruisseaux dans cette région supérieure de la Colombie charrie de l'or en plus ou moins grande quantité. En sorte que tout homme peut réaliser quelques profits au moyen de ce lavage.

L'honorable M. McCALLUM.—Si ces ruisseaux charrient de l'or en quantité suffisante, les chercheurs s'y arrêtent et ne vont pas plus loin, je présume?

M. BOSTOCK.—Oui, si ces cours d'eau sont suffisamment avantageux, les chercheurs ne vont pas plus loin.

Le PRÉSIDENT.—Le district de Cassiar et la région de la rivière Dease, est-ce le même district?

M. BOSTOCK.—Oui, ces deux régions ne forment qu'un seul district, et la région de l'Omenica est située au sud. Comme vous le voyez, cette zone minière s'étend en ligne droite en montant.

L'honorable M. MACDONALD (C.A.)—A partir de Rossland.

M. BOSTOCK.—Oui, et aussitôt que nous pourrons obtenir une voie ferrée jusqu'à Caribou et à travers ce district, nous nous trouverons dans une région tout aussi avantageuse que l'est le district de la rivière Kootenay. Il ne s'agit que d'une question de transport.

Honorable M. POWER.—Vous n'avez jamais voyagé de la passe Tête-Jaune jusqu'à Edmonton?

M. BOSTOCK.—Non. Je crois que l'intention de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique serait de continuer la ligne télégraphique jusqu'au Yukon. J'ai aussi sous les yeux un document qui indique la direction que la compagnie se propose de donner à cette ligne télégraphique.

Honorable M. COX.—Une ligne de chemin de fer, ou des lignes télégraphiques.

M. BOSTOCK.—Simplement une ligne télégraphique.

Honorable M. COX.—Une ligne de chemin de fer est praticable à travers ces territoires.

M. BOSTOCK.—Oh ! oui, soit par Ashcroft, soit par Kamloops, la construction d'un chemin de fer serait très possible.

Le PRÉSIDENT.—Par quelle distance sont séparés Ashcroft et Kamloops ?

M. BOSTOCK.—Dix-huit milles environ.

Honorable M. POWER.—Je crois que M. Reid qui a donné, l'autre jour, son témoignage devant le comité, a dit qu'une voie ferrée serait très-praticable à partir de la Tête Jaune jusque dans cette région située entre les deux chaînes de montagnes et jusqu'à Glenora et Telegraph-Creek. Savez-vous si la chose est possible ?

M. BOSTOCK.—Il y avait dans la Colombie Anglaise une compagnie, appelée la "British Pacific", qui projetait de construire une voie ferrée qui eût traversé, depuis la côte, la région, en passant par Barkerville, jusqu'à la passe Tête-Jaune. Je ne sais si cette compagnie a fait ses explorations pour fixer le tracé du chemin projeté ; mais je crois que les anciennes explorations du chemin de fer Canadien du Pacifique indiquent ce tracé.

Honorable M. POWER.—Mais M. Reid a déclaré qu'il ne voyait aucun obstacle qui pût empêcher la construction d'une très bonne voie ferrée dans la direction du nord par la rivière Fraser ?

M. BOSTOCK.—En suivant la Fraser, dites-vous ?

Honorable M. POWER.—Oui.

M. BOSTOCK.—Oui, et cette voie ferrée toucherait naturellement à la rivière au Panais.

M. MARCUS SMITH comparait devant le comité et est interrogé comme suit :—

Le PRÉSIDENT.—Vous avez été, M. Smith, employé comme ingénieur par le gouvernement canadien ?

M. MARCUS SMITH.—Oui. Je suis à l'emploi du gouvernement canadien, en ma qualité d'ingénieur, depuis vingt-cinq ans, et j'ai été employé quatre ans sur l'Inter-colonial.

Le PRÉSIDENT.—Vous dirigiez les explorations.

M. SMITH.—Je les dirigeai jusqu'à ce que l'Intercolonial fut presque terminé, c'est-à-dire, dans le printemps de 1872, et ce fut alors que les explorations du chemin de fer Canadien du Pacifique furent commencées. Je fus transféré avant la fin de ces travaux. L'on me nomma sous-ingénieur en chef de ces explorations, et je fus envoyé dans la Colombie Anglaise pour prendre la direction des explorations à faire dans cette province à partir des montagnes Rocheuses jusqu'à la côte du Pacifique. J'ai été employé dans cette partie des explorations pendant quatre ans, et M. Fleming, ingénieur en chef, fut envoyé en Angleterre en mission spéciale, et il me fallut prendre sa place et agir comme ingénieur en chef suppléant, fonction que je remplis pendant deux ans et demi.

Le PRÉSIDENT.—En quelle année ?

M. SMITH.—De 1876 à la fin de 1878 je fus chargé de la direction de toutes ces explorations.

Le PRÉSIDENT.—Quelle ligne avez-vous explorée et quels renseignements pourriez-vous nous donner pour nous aider à atteindre notre but qui est de relier notre réseau de voies ferrées à une certaine route par laquelle nous pourrions communiquer avec le district du Yukon ?

Route pour le Yukon.

M. SMITH.—Oui, je puis vous procurer ces renseignements. Naturellement, pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, un grand nombre de milles furent explorés et l'on arpenta quelques centaines de mille milles. Nous avons virtuellement tracé et nivelé à peu près 40,000 milles. Vous devez comprendre que je n'ai pas vu toute cette étendue de terrain; mais j'en ai vu une grande partie.

Je me suis trouvé constamment engagé dans les travaux d'exploration en compagnie du personnel placé sous ma direction.

Les rapports de nos explorations ne sont que des exposés condensés.

J'ai reçu des centaines de lettres relatives aux régions que nous avons traversées, et je connais toutes ces régions aussi bien que si j'avais tout vu de mes propres yeux, parce que nous étions en état de comprendre parfaitement les descriptions qui nous étaient données.

Honorable M. POWER.—Je voudrais vous questionner sur la route qui part d'Edmonton et examiner cette route, sans nous occuper du territoire qui ne sera pas traversé par aucun des chemins proposés.

Si le haut de la rivière de la Paix a été exploré déjà, nous pouvons obtenir de ce travail de précieux renseignements.

M. SMITH.—J'ai simplement mentionné les explorations parce que j'ai été engagé une partie du temps dans ces travaux. En 1878, je faisais une exploration pour la construction du terminus nord du chemin de fer Canadien du Pacifique.

M. Alexander Mackenzie était alors premier ministre. Il était en Ecosse, et on lui avait dit en Ecosse, que l'on avait appris avec satisfaction, en Angleterre, que le projet d'un chemin de fer transcontinental canadien était réalisable. Nous fîmes des explorations en 1877, depuis le Port-Simpson. Nous traversâmes par la passe de la rivière au Pin, puis par la rivière de la Paix. De fait nous explorâmes jusqu'à Edmonton. Comme résultat de cette exploration je traçai une ligne qui me paraissait extrêmement favorable—et plus favorable que toutes les autres que nous avions vues. Cette ligne a été publiée avec mon rapport de 1878, et en voici la carte.

Honorable M. POWER.—Ce tracé se trouverait dans le rapport du département des chemins de fer de quelle année? De 1878, ou 1879?

M. SMITH.—Les explorations de 1877 figurent dans le rapport de 1878. Nous revenions à l'arrivée de l'hiver, et les rapports étaient toujours publiés l'année suivante, dans le printemps.

Honorable M. POWER.—Votre propre rapport a-t-il jamais été publié?

M. SMITH.—Ce rapport a été publié; mais la carte de mes explorations ne le fut pas. M. Fleming, revenu en Canada à la fin de 1878, était d'opinion que la passe de la rivière de la Paix et non celle de la rivière au Pin, que j'avais choisie, était plus avantageuse que celle-ci, et il ne fut pris aucune décision sur le sujet, l'examen en étant remis à plus tard. M. Fleming trouva aussi à redire contre certains points colorés de ma carte, qui indiquaient le caractère général du sol, détail que je considérais comme important. Dans toutes mes explorations, du reste, j'ai toujours pris des notes sur le caractère de la contrée explorée.

Honorable M. POWER.—La carte que vous soumettez présentement au comité est-elle une copie de celle que vous avez préparée avec votre rapport?

M. SMITH.—Oui.

Honorable M. POWER.—C'est une copie d'une carte qui accompagnait votre rapport?

M. SMITH.—Oui, cette carte a été imprimée et publiée.

Honorable M. POWER.—J'ai compris que vous vous disiez qu'elle n'avait pas été publiée.

M. SMITH.—Elle a été publiée. Elle l'a été subséquemment. La raison pour laquelle elle ne le fut pas immédiatement, c'est que M. Fleming croyait qu'une meilleure ligne que celle que j'avais choisie pouvait être trouvée. C'est pourquoi, l'année suivante, quatre nombreux partis furent envoyés sur les lieux pour examiner l'exploration mentionnée dans mon rapport, ainsi que la passe de la rivière de la Paix, et tous firent rapport en faveur de la passe de la rivière au Pin et contre celle de la rivière de la Paix.

Honorable M. POWER.—Leurs exposés figurent dans les rapports de 1879.

M. SMITH.—Dans les rapports de 1880. En 1879, plusieurs autres partis d'explorateurs furent envoyés. L'un de ces explorateurs était M. Charles Horetz Key, mais qui n'était pas un ingénieur.

Le PRÉSIDENT.—Où est-il maintenant ?

M. SMITH.—Il a été employé par le gouvernement provincial. La dernière fois que je le vis, il y a quelques années, il était au service du gouvernement provincial. Trois autres de ces explorateurs étaient M. H. I. Cambie, M. Joseph Hunter et M. Henry MacLeod. Ces messieurs avaient tous été mes assistants. En leur compagnie se trouvaient M. le Dr Dawson, du département des explorations géologiques, et un membre du clergé, le révérend D. M. Gordon. Le Dr Dawson fit un très bon exposé, et rapporta les explorations de 1879, ce qui est consigné dans le rapport publié en 1880.

Le PRÉSIDENT.—Sur quelle route ?

M. SMITH.—Ces explorateurs examinèrent la région de la rivière au Pin et celle de la rivière de la Paix, à partir du Port Simpson, et ils arrivèrent à la conclusion que la passe de la rivière au Pin était la meilleure.

Le PRÉSIDENT.—Pouvez-vous expliquer comment vous pourriez atteindre la passe de la rivière au Pin en partant d'Edmonton ?

M. SMITH.—Vous pouvez d'abord accepter la description déjà donnée de la région comprise entre Edmonton et la rivière de la Paix, et cette description fera partie de mes propres explications. Or, lorsque vous avez atteint l'extrémité occidentale du petit lac de l'Esclave (*Lesser Slave Lake*), la ligne s'étendrait de ce point jusqu'à la passe de la rivière au Pin. Puis, à l'extrémité-ouest de cette passe, elle traverserait la rivière qui Fume (*Smoky River*), quelque peu plus bas que l'embouchure de la petite rivière qui Fume (*Little Smoky*), et au nord de la rivière Simonette. De là elle irait toucher la rivière au Pin, après un parcours d'un grand nombre de milles et à quelques quarante milles au sud de la rivière de la Paix.

Le PRÉSIDENT.—Ainsi, votre ligne, surtout le parcours que vous venez de décrire, passe au sud de la rivière de la Paix ?

M. SMITH.—Oui, et nous avons opéré notre sortie par le fort Macleod, sur le versant occidental des montagnes Rocheuses, et la valeur de la passe dont je viens de parler ressort des chiffres suivants: on a dit que son élévation était de 2,400 pieds, et le Dr Dawson qui l'a traversée, en 1879, dit qu'elle était de 2,700 pieds au-dessus du niveau de la mer, tandis que la passe Tête-Jaune (*Yellow Head Pass*) a une élévation de 1,000 pieds de plus.

Le PRÉSIDENT.—Quelle est la passe du Cheval-qui-Rue (*Kicking Horse Pass*) ?

M. SMITH.—Cette passe a cinq milles et quelques pieds de hauteur.

Honorable M. POWER.—Que dites-vous de la passe de la rivière de la Paix ?

M. SMITH.—Elle est d'environ 2,200 pieds de hauteur, et c'est ce qui a trompé M. Fleming. La raison pour laquelle il préférerait la passe de la rivière de la Paix, c'est parce qu'elle était plus basse que celle de la rivière au Pin; mais, lorsqu'on se trouve à l'ouest de la passe de la rivière de la Paix, il ne nous reste d'autre issue pour atteindre la rivière Skeena qu'une passe beaucoup plus élevée—une passe d'environ 4,000 pieds de hauteur.

Après que nous avons traversé la passe de la rivière au Pin et la principale chaîne des Rocheuses, et en se portant jusqu'à la chaîne de montagnes, située sur la côte, en passant par le lac Babine, la hauteur du niveau est seulement de 2,200 pieds, tandis que sur la ligne plus au nord par la rivière de la Paix, la hauteur du niveau est de 3,800 pieds.

Le PRÉSIDENT.—Par la passe de la rivière au Pin et la rivière Babine, vous atteignez la tête de la rivière Skeena.

M. SMITH.—Nous atteignons la Skeena à un point où il serait facile de se relier à la route projetée pour se rendre au lac Teslin. Je vous indiquerai sur la carte le tracé fait par moi. Voyez cette ligne bleue (en montrant cette ligne sur la carte), c'est la ligne que j'ai tracée en m'orientant sur la passe au Pin; voici le petit lac de l'Esclave; voici Edmonton; la ligne atteint Athabaska-Landing à environ quatre-vingt-seize milles au nord d'Edmonton; puis la ligne se porte vers le petit lac de l'Esclave; elle longe la rive sud de ce lac; de là elle se dirige vers l'ouest, traverse

Route pour le Yukon.

la rivière qui Fume (*Smoky River*) à environ, je crois, soixante milles de la rivière de la Paix.

Le PRÉSIDENT.—Au sud de la rivière de la Paix.

M. SMITH.—Oui, puis la ligne se continue, traverse plusieurs rivières avant d'atteindre la rivière au Pin. Cette rivière au Pin va se jeter dans la rivière de la Paix, tout près de l'ancien Fort Saint-Jean, situé sur la rivière de la Paix, près de Hudson's Hope, c'est-à-dire, au pied du long passage étroit que la rivière de la Paix forme à cet endroit. Cette rivière passe à cet endroit à travers les montagnes Rocheuses, comme dans un pertuis de vingt-cinq milles de long. Ce pertuis n'est pas navigable. Du moins, on en fait toujours le tour, et c'est au pied de ce pertuis que vient aboutir la rivière.

Voici la passe (en indiquant sur la carte); vous pouvez voir l'endroit où se trouve la courbe, et cette courbe est encore plus désavantageuse qu'elle ne semble l'être ici.

Honorable M. POWER.—Vous dites que le maximum de la hauteur de votre passe est de 2,700 pieds.

M. SMITH.—Oui, c'est la hauteur de son sommet. J'ajouterai que, depuis le petit lac de l'Esclave, et en traversant, par la ligne choisie par moi, la rivière qui Fume (*Smoky River*), vous franchissez ce qui est appelé la Grande Prairie.

C'est une très belle contrée qui s'étend en réalité jusqu'à la rivière au Pin. Je pourrais même ajouter que c'est une contrée merveilleusement belle. Il y a dans cette Grande Prairie pas moins de quarante milles sur trente milles de bon sol arable.

Honorable M. COX.—A quelle distance de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique—disons d'Ashcroft—se trouve l'endroit dont vous avez parlé il y a un instant ?

M. SMITH.—Je n'ai rien ici pour mesurer la distance.

Honorable M. POWER.—C'est quatre ou cinq cents milles.

M. SMITH.—La rivière au Panais (*Parsnip River*) est le bras sud de la rivière de la Paix. En réalité, on pourrait presque l'appeler la principale branche de la rivière de la Paix.

Le PRÉSIDENT.—Est-elle navigable ?

M. SMITH.—Oui, et pour les grands bateaux. La rivière au Panais arrose ce que l'on peut appeler la région de la rivière Omenica. Aussitôt que vous avez atteint la rivière au Panais, vous vous trouvez dans la région de l'Omenica, et mon tracé longe cette contrée.

Le PRÉSIDENT.—Votre tracé se relie à la tête des eaux de la Skeena ?

M. SMITH.—Oui, à un point appelé Fort de l'Esturgeon. Aucune carte ne s'accorde parfaitement sur ce point; mais c'est l'endroit de la jonction, et c'est marqué "l'ancien sentier," qui se relie à Glenora, et aussi en ligne directe avec le Yukon.

Le PRÉSIDENT.—Ce point de jonction correspond à un point appelé le Coude de la rivière Liard ?

M. SMITH.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Entre la Liard et la rivière Stikine se trouve le lac Dease et la région de Cassiar ?

Honorable M. POWER.—Il n'y a rien, suivant vous, qui empêcherait d'ouvrir une ligne à partir de ce point de jonction et en gagnant vers le nord jusqu'à Glenora ?

M. SMITH.—Ce que j'en sais s'appuie seulement sur les rapports originaux et certaines conversations.

Honorable M. POWER.—Etes-vous descendu jusqu'à l'océan par la rivière Skeena ?

M. SMITH.—Oui, en faisant une exploration.

Honorable M. POWER.—On m'a dit dernièrement qu'un certain fonctionnaire qui s'est rendu là, a cru que Douglas-Inlet était, à peu près, vers le nord, le point le plus éloigné où l'on pouvait se relier au bord de la mer; mais la rivière Skeena est située au nord de Douglas-Inlet, et vous dites que vous avez trouvé un bon tracé pour une route qui descendrait la Skeena ?

M. SMITH.—Une route par la Skeena serait difficile. Cette rivière est mauvaise pour la navigation. Il y a des bas-fonds et puis la glace y descend et ainsi de suite.

Honorable M. POWER.—Y a-t-il un havre à l'embouchure de la Skeena.

M. SMITH.—Non. Voici le port Essington; mais si vous allez une quinzaine de milles plus loin, vous arrivez au port Simpson, et nous avons à traverser la péninsule située entre le port Simpson et la Skeena.

Honorable M. POWER.—Est-ce une bonne contrée ?

M. SMITH.—La Skeena est quelque peu difficile à naviguer, et l'on peut en dire autant de toutes les rivières qui descendent dans l'océan.

Honorable M. POWER.—Avez-vous examiné Douglas-Inlet ?

M. SMITH.—Oui, voici (indiquant le lieu sur la carte) la tête de Douglas-Inlet. Vous trouverez dans le rapport de 1877, que j'ai déjà fait la description de ces lieux. J'ai fait l'examen de toutes les anses. J'ai examiné toutes les rivières depuis la rivière Skeena jusqu'au Port-Simpson.

Honorable M. POWER.—Que pensez-vous de Douglas-Inlet ?

M. SMITH.—Il y a là un magnifique passage à l'intérieur pour de petits vaisseaux. En allant à droite, à partir de Victoria (le témoin indique l'endroit sur la carte), les flots peuvent, sur tout ce parcours, vous abriter. La navigation à cet endroit est très sûre, mais le chenal est très irrégulier. Le capitaine Lewis, avec lequel j'ai remonté cet endroit, et qui est un ancien navigateur au service de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, connaissait très bien ce chenal.

Honorable M. POWER.—Un vaisseau venant de la haute mer peut-il y entrer ?

M. SMITH.—De grands vaisseaux océaniques n'aimeraient pas à s'y aventurer; mais Port-Simpson est un bon port de mer pour les vaisseaux en général. De fait, le port Simpson est un port océanique et le meilleur port qu'il y ait au nord de San-Francisco. Toutefois, Douglas serait un port très commode.

J'ai remonté le chenal Grenville, et en revenant l'eau m'a paru très basse. Je n'ai pas fait de sondages; mais j'ai noté, dans mon rapport de 1877, cette particularité d'un haut-fond à cet endroit.

Il y a de très hautes montagnes qui font faire une courbe à la rivière Skeena à son embouchure, et j'ai constaté à ce dernier endroit l'existence d'une dépression qui s'avance dans la Skeena et qui forme ce qui est appelé le Kétimat. De là, en avançant, l'on trouve une autre faible dépression qui s'étend jusqu'à la rivière Nass. Je crois que l'embouchure de cette dernière rivière est le port le plus au nord que pourrait avoir une ligne canadienne.

Ce que l'on appelle le bras d'Alice (*Alice-Arm*) est situé sur le haut du chenal dont je viens de parler.

Honorable M. POWER.—C'est la route la plus courte par Victoria.

M. SMITH.—Par Victoria il ne peut y avoir de meilleure route. C'est une route remarquablement directe que l'on pourrait prendre au lieu de Portland Canal.

Honorable M. POWER.—On m'a dit que, pour ce qui regarde Observatory-Inlet et Alice-Arm, il est impossible d'y entrer parce que la hauteur de la côte, à cet endroit, les rend presque impraticables.

M. SMITH.—Quant à la rivière Nass, je ne la crois pas navigable sur la partie que j'ai parcourue.

Honorable M. POWER.—Je ne crois pas que son embouchure soit un bon port.

M. SMITH.—C'est un petit havre; mais le havre véritable est Port-Simpson. Nous pourrions y abriter presque toutes les flottes du monde.

Le PRÉSIDENT.—Nous sommes obligés de lever maintenant la séance et nous serons heureux d'entendre de nouveau un autre jour M. Smith.

Et la séance est levée.

Route pour le Yukon.

CHAMBRE DU COMITÉ, 2 mai 1898.

Le comité s'est assemblé aujourd'hui.

Président l'honorable M. Boulton.

D^r GEORGE M. DAWSON est appelé et répond comme suit aux questions :—

J'ai fait colorer la carte qui est ici présente pour indiquer sommairement ce qui semble les trois principales routes praticables dans la direction nord, en suivant la conformation naturelle du pays et en prenant comme objectif commun à ces trois routes Selkirk, point situé dans le district du Yukon. Bien entendu, plusieurs autres routes seraient praticables, et la présente carte ne tient pas compte d'autres routes qui ont été proposées en prenant la côte du Pacifique pour point de départ et en suivant une ligne directe. La présente carte a principalement pour objet d'indiquer les routes pouvant se relier avantageusement au réseau de chemins de fer existant à partir d'Edmonton, ou dans la Colombie-Anglaise—à partir d'Ashcroft, ou à partir d'autres points dans la même province, situés sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Le PRÉSIDENT.—Quelles explorations avez-vous faites soit comme géologue, soit comme ingénieur ?

D^r DAWSON.—La partie du pays qui est maintenant l'objet de votre examen et que je connais après l'avoir parcourue, moi-même, s'étend depuis Edmonton jusqu'à la rivière de la Paix, et le long de diverses routes qui traversent la région septentrionale de la Colombie-Anglaise.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.).—De la rivière à la Paix à Edmonton, la route traverse-t-elle une contrée avantageuse ?

D^r DAWSON.—Cette contrée est d'un caractère varié. En 1887, je me trouvais à la tête de l'expédition chargée d'une exploration à faire dans le nord de la Colombie-Anglaise et la région du Yukon—ayant comme assistants MM. McConnell et McEvoy, membres du service géologique. Nous explorâmes, cette année là, certaines parties du pays qui s'étendent, au nord, jusqu'au Fort-Selkirk, et je quittai ce point pour effectuer mon retour. L'année suivante, M. McConnell (qui avait déjà examiné le cours inférieur de la rivière Liard), descendit la rivière Mackenzie et, partant du Fort-Macpherson, traversa le pays jusqu'à la rivière Porcupine (*Porcupine*); puis suivit cette rivière qui traverse la région septentrionale du Yukon, et retourna vers la côte en remontant la rivière Lewes.

Des rapports sur cette expédition ont été publiés par le département des explorations géologiques.

M. Ogilvie fit aussi partie de cette expédition, et hiverna, en 1887-88, comme vous le savez, près de la frontière (long. 141°) dans le but, au moyen d'observations, de fixer cette ligne.

L'année suivante, il traversa par la tête méridionale des eaux de la rivière Porcupine jusqu'à la rivière Mackenzie, et il rencontra dans le voisinage du Fort Macpherson M. McConnell. Puis il remonta la rivière Mackenzie.

Son rapport est publié dans celui du département de l'intérieur pour l'année 1888.

La manière la plus simple, peut-être, de vous exposer tout ce que je connais des routes en question, est de commencer par celle qui part d'Edmonton, et qui est marqué n° 1 sur la carte.

Cette route a été surtout désignée par les journaux sous le nom de "route d'Edmonton", et est préconisée par plusieurs. C'est certainement une route très directe, si vous prenez Selkirk comme objectif, comme nous pouvons le faire, parce

que Selkirk est le point où convergent naturellement ces différentes routes quel que soit l'endroit plus au nord qu'elles aient pour objectif.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.).—Que'le est la distance entre Edmonton et Selkirk, par la route dite d'Edmonton ?

D^r DAWSON.—La distance est d'environ 1,300 milles.

Honorable sir JOHN CARLING.—Et quelle distance y a-t-il de Selkirk à Dawson ?

D^r DAWSON.—Environ 175 milles, si nous suivons la rivière.

Le mesurage à partir d'Edmonton jusqu'à Selkirk est désigné par une série de lignes droites sans laisser aucune marge pour les courbures qui ajouteraient au total au moins 10 pour 100.

Honorable M. MCCALLUM.—Quelle est la nature du pays traversé par la route d'Edmonton ?

D^r DAWSON.—Plusieurs directions pourraient être prises en partant d'Edmonton. L'une de ces directions est celle d'Edmonton à Athabasca-Landing, qui a environ 96 milles de long. Puis elle suit la rivière Athabasca jusqu'à l'embouchure de la rivière du petit Lac de l'Esclave. De là, elle suit cette dernière rivière jusqu'au Petit lac de l'Esclave; puis elle traverse jusqu'à la rivière de la Paix, à l'embouchure de la rivière qui Fume, à un endroit appelé Peace-River-Landing.

Une route plus directe, cependant, est celle qui, je crois, est déjà partiellement ouverte. Elle part d'Edmonton; traverse la région en passant par l'ancien Fort-Assiniboine, sur la rivière Athabasca, et se dirige presque en ligne droite jusqu'au même point sur la rivière de la Paix.

Outre ces deux routes, il y en a une troisième qui est une ligne droite d'Edmonton à un point situé sur la rivière de la Paix, près du Fort-Saint-Jean.

C'est la plus directe.

En laissant de côté la route *via* Athabasca-Landing, qui, bien qu'elle suive les rivières, est la plus longue, je dirai quelques mots sur la nature du pays traversé par les deux dernières routes que je viens de mentionner.

D'Edmonton à l'ancien Fort-Assiniboine de la bonne terre arable compose la plus grande partie de la région jusqu'à dix milles en deçà de la rivière Athabasca où le sol est pauvre et sablonneux.

Honorable M. PERLEY.—Pourrait-on ouvrir aisément un chemin dans cette région ?

D^r DAWSON.—Oui, on rencontre en différents endroits des marécages; mais l'étendue de ces marécages n'est pas grande.

La vallée de l'Athabasca, à l'endroit où elle serait traversée, est de 450 pieds de profondeur environ. La rivière Athabasca a une largeur d'environ 250 pieds, et son niveau au-dessus de la mer est d'environ 2,000 pieds, ce qui est presque le même niveau que celui de la Saskatchewan, à Edmonton.

Honorable M. PERLEY.—Ce niveau est-il celui de la région, ou celui de la rivière ?

D^r DAWSON.—Celui de la rivière; mais de l'ancien Fort-Assiniboine jusqu'au voisinage du petit lac de l'Esclave, je connais peu la nature du terrain. Je n'ai jamais suivi toute cette route. D'après ce que j'en sais, pas plus de la moitié de la région se compose de sol arabe. On rencontre des aspérités et des vallées marécageuses, mais n'offrant aucune grande difficulté à surmonter pour l'ouverture d'un chemin de bêtes de charge ou de charrette, ou la construction d'une voie ferrée.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.).—Y a-t-il une mission catholique au petit lac de l'Esclave ?

D^r DAWSON.—Je ne le sais pas. Il y a un poste de la Compagnie de la Baie d'Hudson à cet endroit, et l'on y élève quelques bestiaux; mais je ne sais pas quel degré de développement y a atteint l'agriculture, bien que de bonnes récoltes y aient été déjà obtenues. Je n'ai jamais visité l'extrémité ouest du lac où se trouve situé le poste.

Le niveau du petit lac de l'Esclave au-dessus de la mer est d'environ 1,800.

Pour revenir à la route qui passe par l'extrémité ouest du Petit lac de l'Esclave, j'ajouterai qu'il y a de la bonne terre près du lac, où se trouve le poste de la Compagnie de la Baie d'Hudson; mais une grande partie du terrain autour du lac se compose de marais, tandis que vers le sud le sol est élevé et accidenté.

Route pour le Yukon.

Ainsi, dans le voisinage immédiat du petit lac de l'Esclave, le pays n'est pas attrayant au point de vue de la colonisation; mais depuis le petit lac de l'Esclave jusqu'à la rivière de la Paix, le chemin déjà ouvert traverse une très bonne région de 65 milles de longueur.

En réalité, presque toute la terre située le long du chemin peut être considérée comme du bon sol; mais il est plus ou moins marécageux sur chaque côté.

J'ajouterai, ici, relativement à cette contrée, que sa nature marécageuse est en grande partie l'effet d'anciennes digues de castors. Le sol a été tellement bouleversé dans toutes les directions par les digues de castors, qu'une grande partie de la région, qui s'égoutait d'abord librement dans les ruisseaux, n'est plus qu'une étendue de vieilles chaussées de castors. Le drainage, toutefois, pourrait encore être praticable si on le désirait.

Honorable M. McCALLUM.—Faudrait-il beaucoup de travail pour faire ce drainage?

D^r DAWSON.—Il ne serait pas très difficile de faire un drainage approprié aux besoins de l'agriculture dans la plus grande partie de la contrée.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—Un chemin traverse-t-il cette région?

D^r DAWSON.—Un chemin de 65 milles de long, depuis le lac de l'Esclave jusqu'à Peace River Landing a été tracé par la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—Des charrettes pourraient-elles y passer?

D^r DAWSON.—Oui, on se sert de charrettes dans ce chemin depuis plusieurs années.

Honorable sir JOHN CARLING.—Où est le chemin d'Edmonton à la rivière de la Paix?

D^r DAWSON.—Les 65 milles dont je parle présentement font partie de la route d'Edmonton, soit que vous vous dirigiez directement jusqu'à l'extrémité occidentale du lac de l'Esclave, ou soit que vous suiviez les rivières depuis Athabasca Landing.

Le PRÉSIDENT.—Dans le cas où l'on voudrait construire un chemin de fer, serait-il désirable de se diriger vers Dunvegan au lieu de se diriger vers Peace-River-Landing?

D^r DAWSON.—Oui, c'est à quoi je veux en venir. Après avoir atteint Peace-River-Landing, au lieu de suivre une ligne droite sur terre jusqu'à Dunvegan, vous traverseriez la vallée de la rivière de la Paix, qui a 700 pieds de profondeur; mais généralement, dans ces vallées, il est facile de construire un chemin de fer, ou d'ouvrir tout autre chemin. Il ne se présente aucune difficulté particulière, parce que les vallées latérales procurent les moyens de descendre un plateau, ou de gravir de nouveau le plateau élevé suivant.

Le niveau de la rivière de la Paix, à cet endroit, est d'environ 1,225 pieds au-dessus de la mer—ce qui est beaucoup moins élevé que les niveaux de la Saskatchewan et de l'Athabasca, en suivant la route dont il est présentement question.

Honorable M. PERLEY.—Les bords de la rivière s'élèvent à 700 pieds au-dessus de celle-ci?

D^r DAWSON.—Oui, et ils forment une pente qui s'étend jusqu'au niveau supérieur du plateau.

Honorable M. PERLEY.—A quelle profondeur descend cette pente?

D^r DAWSON.—A peu près la profondeur déjà mentionnée, et il y a une hauteur égale à franchir pour atteindre le niveau de la vallée sur le côté opposé, en suivant les vallées tributaires, ou passes étroites, flanquées de talus d'une inclinaison comparativement modérée.

Honorable M. PERLEY.—Mais ce sont des bords escarpés?

D^r DAWSON.—Oui, à certains endroits. La rivière elle-même, à cet endroit, est d'environ 1,300 pieds de large.

Honorable M. PERLEY.—Est-elle assez profonde?

D^r DAWSON.—Assez profonde pour les steamers à roues d'arrière; puis passablement rapide et remplie de barrages de gravier. Elle ressemble beaucoup à la Saskatchewan, à Edmonton; mais c'est une plus grande rivière.

Je vous donnerai de nouveau maintenant les distances en ligne directe des routes qui partent d'Edmon tous comme suit:

D'Edmonton à l'ancien fort Assiniboine, sur la rivière Athabasca, 75 milles : de là à l'extrémité ouest du petit lac de l'E-clave, 135 milles ; du petit lac de l'Esclave à la rivière de la Paix, à l'embouchure de la rivière qui Fume (*Smoky River*), c'est-à-dire Peace-River-Landing, 65 milles, soit un total de 275 milles.

Le PRÉSIDENT.—Jusqu'à Peace-River-Landing ?

D^r DAWSON.—Puis de Peace-River-Landing, il y a un bon sentier au nord de la rivière de La Paix qui est déjà partiellement praticable pour les charrettes ou chariots à destination de Dunvegan, et de là qui se rendent jusqu'à Saint-Jean—soit une distance totale jusqu'à Saint-Jean de 145 milles.

Honorable M. MACDONALD (C. A.).—Ce mesurage est-il fait à vol d'oiseaux, ou en suivant les sinuosités et accidents du terrain.

D^r DAWSON.—C'est presque fait à vol d'oiseau. Le sentier ne suit pas une ligne régulière. Il passe par les endroits naturellement ouverts et aisés, quand il y en a.

Honorable M. MACDONALD (C. A.).—Ces mesurages comportent-ils ce qu'il faut allouer pour les sinuosités du sentier ?

D^r DAWSON.—Non, c'est la distance presque en ligne directe. Vous devez allouer au moins dix pour 100 pour les courbures.

Le PRÉSIDENT.—Les sauvages suivent-ils ces sinuosités ?

D^r DAWSON.—Oui, et aussi les fonctionnaires de la Baie-d'Hudson.

La distance, en ligne directe, de Peace-River-Landing au Fort-Saint-Jean, est d'environ 145 milles.

Le PRÉSIDENT.—Ce serait une distance de 420 milles d'Edmonton à Saint-Jean ?

D^r DAWSON.—Oui. Puis, pour ce qui regarde la nature du pays entre Peace River Landing et le Fort Saint-Jean, je dirai ceci : De Peace-River-Landing au Fort-Dunvegan le sentier, sur la plus grande partie du parcours, traverse une prairie—soit un plateau élevé en moyenne de 2,000 pieds au-dessus du niveau de la mer. Son sol est riche et couvert de peuplier. C'est une contrée très attrayante.

Le seul inconvénient qui puisse exister, ici et ailleurs sur le plateau du district de la rivière de la Paix, c'est que la culture est exposée, en été, aux atteintes de la gelée ; mais la gelée ne sévit pas plus là, en été, que dans le voisinage du Fort-Saskatchewan et d'autres endroits environnants, bien qu'il faille d'autres observations-météorologiques plus approfondies pour dire avec exactitude ce qui en est exactement sur ce point. A tout événement, dans la vallée de Dunvegan le blé, l'orge, l'avoine et la pomme de terre sont cultivés avec succès.

Honorable M. MCCALLUM.—Ces produits sont-ils plus atteints par la gelée dans ce district que dans les autres parties du pays ?

D^r DAWSON.—Non, si, par exemple, nous comparons ce district avec celui d'Edmonton.

Honorable M. MACDONALD (C. A.).—Naturellement, le drainage remédierait à cet inconvénient ?

D^r DAWSON.—Oui, dans une grande mesure. A Dunvegan, la rivière coule encore dans une vallée très basse. En sorte que tout sentier, ou tout chemin de fer, passerait naturellement sur le côté nord de la rivière en traversant les grandes vallées latérales.

A partir de Dunvegan jusqu'au Fort-Saint-Jean, je n'ai jamais, moi-même, parcouru le sentier ; mais Cambie qui a examiné cette route en travaillant à l'ancienne exploration du chemin de fer Canadien du Pacifique, rapporte que le sentier se tient à environ 15 milles de la rivière pour la raison que j'ai donnée déjà, et que la distance entre ces deux points est d'environ 120 milles. La contrée est ondulée, et son niveau au-dessus de la mer varie de 1,900 à 2,400 pieds. Elle a aussi une chaîne de montagnes, qui se dirigent vers le nord, et sont élevées de 1,500 pieds au-dessus du niveau général.

Environ 25 pour 100 de la région traversée est boisée. Le reste est de la prairie et du bon sol.

Honorable sir JOHN CARLING.—Est-ce un district considérablement boisé ?

D^r DAWSON.—Je ne puis parler de cette région d'après une connaissance personnelle. Pour ce qui regarde généralement le district de la rivière de la Paix, la

Route pour le Yukon.

plus grande partie de ses forêts était composée primitivement de grandes épinettes blanches d'un diamètre de dix-huit pouces à deux pieds et demi. Ces forêts ont été détruites par le feu sur de grandes étendues, et il a poussé à leur place une seconde forêt de peuplier et de bouleau beaucoup moins dense que la première. Une grande partie de ce district est parsemé de bois de ces deux espèces et de prairies. Mais il y a des sections notables de prairie et, de fait, l'ensemble de la contrée est très attrayante.

Honorable M. MACDONALD (C.A.).—Considérez-vous la contrée que vous décrivez présentement comme étant située à l'est ou à l'ouest des Rocheuses ?

D^r DAWSON.—Je ne parle présentement que de la région située à l'est des Rocheuses.

La région de la rivière de la Paix, entre les collines du pied des Rocheuses, à l'ouest, est borné par le 57° degré de latitude au nord, et par une ligne qui suit la rivière de la Paix, elle-même, en se dirigeant vers le sud, à partir de la 57° parallèle jusqu'à l'extrémité occidentale du petit lac de l'Esclave. Puis elle s'étend au sud jusqu'à la rivière Athabasca, et de nouveau en arrière, le long de cette rivière, jusqu'au pied des Rocheuses. Dans ces limites se trouve une contrée d'une superficie d'environ 31,000 milles carrés dont, d'après l'estimation que nous avons pu faire, 23,000 milles carrés environ, sont d'un terrain propre à l'agriculture.

L'une des sections les plus notables de ce terrain arable est appelée la grande prairie, et celle-ci est située au sud de Dunvegan.

Le PRÉSIDENT.—Cette grande prairie n'est-elle pas une section de pays transférée par la Colombie-Anglaise ? Cette province n'a-t-elle pas transféré une certaine partie du territoire situé à l'est des montagnes ?

D^r DAWSON.—Non, la grande prairie est située à l'est du 120° degré méridien qui est, ici, la frontière orientale de la Colombie-Anglaise.

Honorable M. MACDONALD (C.A.).—Les montagnes, dans cette partie de la région de la rivière de la Paix que vous décrivez maintenant, sont-elles élevées ?

D^r DAWSON.—Non, les montagnes élevées s'étendent bien plus à l'ouest que la section dont je parle présentement. Il y a entre les deux régions une zone de collines de 20 à 30 milles de large qui sert de pied aux Rocheuses ; mais je parle seulement de la contrée située à l'est des collines du pied des montagnes.

Honorable M. MACDONALD (C.A.).—Quelle hauteur ont les collines du pied des Rocheuses ?

D^r DAWSON.—Elles s'élèvent par degré d'un niveau peu élevé à une hauteur de plusieurs centaines, même de plusieurs milliers de pieds.

Honorable M. MACDONALD (C.A.).—Sont-elles toutes boisées ?

D^r DAWSON.—Oui, toutes boisées, à l'exception des endroits où le bois a été brûlé.

Je parlais, il y a un instant, de la grande prairie. C'est probablement la plus grande superficie ouverte qu'il y ait dans la région de la rivière de la Paix. C'était le refuge du buffle de la rivière de la Paix, avant son extermination—c'est-à-dire le refuge le plus au nord du buffle des prairies.

La grande prairie a environ 40 milles de long sur 20 milles de large dans sa partie la plus large. Sa superficie est d'environ 230,000 acres, et elle est d'un sol ondulé et très fertile. Naturellement, lorsque nous parlons de la fertilité de cette contrée, l'on ne doit pas oublier que son éloignement l'empêche de l'utiliser immédiatement, parce que, quelles que soient les récoltes que l'on puisse en obtenir, leur transport au marché coûterait trop cher.

Honorable M. McCALLUM.—Vous ne pourriez pas les expédier sur le marché ?

D^r DAWSON.—S'il y avait un chemin de fer dans cette région, la distance qu'il y aurait jusqu'à Winnipeg, par exemple, serait si grande que le coût du transport excéderait probablement la valeur de la récolte transportée avant qu'elle eut atteint la capitale du Manitoba.

Le PRÉSIDENT.—A moins que le chemin de la Compagnie de la Baie-d'Hudson ne fût améliorée ?

D^r DAWSON.—En sorte que, avant qu'il n'y ait une grande demande locale, le grain récolté dans cette région ne saurait avoir aucune valeur appréciable.

Honorable M. PERLEY.—A quelle distance d'Edmonton se trouve la grande prairie dont vous parlez présentement ?

D^r DAWSON.—Environ 300 milles.

Pour revenir maintenant à la route tracée jusqu'au fort Saint-Jean, ou jusqu'à l'embouchure de la rivière au Pin, située près du fort Saint-Jean, route qui serait probablement le tracé naturel d'une voie dans la direction nord-ouest, la distance du fort Saint-Jean à la rivière Liard, près de l'embouchure de son tributaire du sud, c'est-à-dire, la rivière Nelson, la distance, dis-je, est d'au moins 250 milles.

Honorable M. MACDONOLD (C. A.)—Le trajet que vous nous faites parcourir présentement, traverse-t-il les montagnes rocheuses ?

D^r DAWSON.—Non, la route dont je parle est encore à l'est des Rocheuses. A partir de l'embouchure de la rivière au Pin, il y a 225 milles pour se rendre au Fort-Nelson, sur la rivière de ce nom. Il est probable qu'un chemin de bêtes de charge ou de charrette, ou une voie ferrée, suivrait la vallée de la rivière au Pin, parce que les autres vallées de toute cette contrée située entre la rivière de la Paix et la rivière Liard se trouvent dans des gorges très profondes. Je n'ai pas voyagé dans cette partie du pays ; mais les renseignements que je vous donne présentement sont tirés du rapport que M. Ogilvie a adressé au département de l'intérieur en 1892. M. Ogilvie a traversé la région située entre la Liard et la rivière de la Paix, et il nous dit que les vallées de cette région ont plusieurs centaines de pieds, même jusqu'à 1,000 pieds et plus de profondeur. En sorte qu'il serait très probablement nécessaire de suivre la vallée de la rivière au Pin, en montant graduellement jusqu'au niveau du plateau, et en se tenant sur ce plateau jusqu'au Fort-Nelson pour éviter ces profondes vallées transversales.

D'après ce que l'on a pu voir, le plateau est passablement uni et il n'y aurait aucun grand obstacle à surmonter pour la construction d'un chemin de fer, ou d'une autre route. Il est presque entièrement boisé.

Il n'y a actuellement—à moins qu'elle n'ait été ouverte tout récemment—aucune route pour traverser cette région. Les sauvages font le portage en partant des rivières qui se jettent dans la rivière de la Paix et en se dirigeant jusqu'à celles qui se jettent dans la Liard. C'est un long portage et ils ne peuvent emporter avec eux de lourdes charges.

A partir du Fort Nelson en descendant jusqu'à l'embouchure de la rivière de ce nom, sur la Liard, les sinuosités de la rivière représentent une distance additionnelle de près de 100 milles, et l'on dit que cette partie de la Nelson est navigable pour des steamers à roue d'arrière.

Le PRÉSIDENT.—Vous parlez de la Nelson ?

D^r DAWSON.—Oui. La Liard est certainement navigable aussi jusqu'au Fort Simpson, où elle se rencontre avec la Mackenzie, pour des steamers de la classe dont je viens de parler, ce qui est d'une grande importance pour l'ouverture de la route que je suis en voie de décrire.

Honorable sir JOHN CARLING.—Vous traverseriez la rivière Liard en vous rendant au Fort Selkirk ?

D^r DAWSON.—Oui, c'est-à-dire en voyageant par terre. Entre les rivières de la Paix et Liard la forêt est presque entièrement d'épinette. D'après le rapport Ogilvie, les vallées sont peuplées de bonnes et grandes épinettes et de grands peupliers de Virginie ; mais sur les hauteurs il y a beaucoup de bois rabougri, comme on peut le supposer, du reste.

Honorable M. MCCALLUM.—Du chétif pin, je présume.

D^r DAWSON.—Probablement. L'embouchure de la rivière Nelson, bien que la chose n'ait pu être exactement calculée, est approximativement de 1,000 pieds seulement au-dessus du niveau de la mer. Le niveau baisse continuellement dans la direction du nord.

La rivière Liard, elle-même, à l'endroit où elle traverse les montagnes Rocheuses, à l'ouest de l'embouchure de la Nelson, est un cours d'eau extrêmement dangereux. Sa chute est d'environ 1,650 pieds, à partir de l'embouchure de la rivière Dease, à l'ouest des Rocheuses, jusqu'au Fort-Simpson, sur la Mackenzie, et une grande partie de cette chute se trouve dans le passage à travers les Rocheuses, où le courant est

Route pour le Yukon.

extrêmement rapide, où il y a de nombreux et mauvais détroits et de dangereux remous.

Honorable M. PERLEY.—Quelle est la largeur de ce passage ?

D^r DAWSON.—Cette largeur varie beaucoup. A certains endroits le passage est très étroit, tandis qu'à d'autres endroits sa largeur a un demi-mille et plus.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—Un mauvais endroit, sans doute, pour l'ouverture d'un chemin ?

D^r DAWSON.—Je ne le crois pas, parce que les bords de ces passages étroits ne sont pas généralement élevés, et la vallée est passablement large. M. McConnell a descendu cette rivière et en a fait un relevé. Or, si l'on peut en juger par sa carte et son rapport, je crois qu'un sentier de bêtes de charge ou de charrette, ou un chemin de fer, pourrait traverser les Rocheuses à cet endroit en passant à quelque distance des détroits de la rivière, et en longeant le talus de la vallée.

La navigabilité de la rivière n'est pas un critérium qui puisse servir d'appui à la conclusion que la vallée à cet endroit peut être traversée par un sentier, ou un chemin de fer; mais, vu la nature des bords de la rivière, il faudrait, sur la plus grande partie du parcours, faire passer le chemin à quelque distance de ces bords.

Le PRÉSIDENT.—Le faire passer sur le plateau ?

D^r DAWSON.—Le faire passer au niveau supérieur des bords de la rivière, le long du creux de la vallée, et sur le talus des montagnes.

La vallée est généralement large et l'on peut traverser les Rocheuses proprement dites à cet endroit et à une très faible élévation.

A l'embouchure de la rivière Dease, à l'ouest des Rocheuses, l'élévation est d'environ 2,500 pieds seulement au-dessus du niveau de la mer.

De là la route longerait la vallée supérieure de la Liard et de la rivière Francis jusqu'au lac Francis. De là elle traverserait la tête de la rivière Pelly, et suivrait cette dernière rivière jusqu'au Fort-Selkirk, que j'ai désigné déjà comme étant un objectif commun aux diverses routes proposées.

Honorable sir JOHN CARLING.—Le Fort-Selkirk est destiné à devenir le chef-lieu du district du Yukon ?

D^r DAWSON.—Il est ainsi représenté.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—A quelle distance le Fort-Selkirk est-il de Dawson ?

D^r DAWSON.—La distance, en passant par la rivière, est d'environ 175 milles.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—Il y aurait donc douze ou treize cent milles de distance entre Dawson-City et Edmonton ?

D^r DAWSON.—Oui, au moins cette distance.

Honorable M. PERLEY.—En somme, il ne serait pas difficile d'ouvrir un chemin de charrette, ou un sentier de bêtes de charge, d'Edmonton à Selkirk ?

D^r DAWSON.—Non, et je puis ajouter, pour ce qui regarde la contrée située au nord de l'embouchure de la rivière Dease, qu'il n'y aurait aucune grande difficulté à ouvrir un chemin de charrette, ou un sentier de bêtes de charge, ou à construire un chemin de fer, en passant par les rivières Liard et Frances, et en traversant depuis le lac Frances jusqu'à la Pelly. La hauteur des terres, dans cette passe, si on peut l'appeler ainsi, peut être franchie très aisément. C'est une vallée large et uniforme, et son niveau est bas. La ligne de partage des eaux n'est qu'à 3,150 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Le PRÉSIDENT.—Le niveau n'est-il pas aussi élevé dans la passe ?

D^r DAWSON.—Non; le niveau est très bas dans la passe. La différence de niveau qu'il y a entre le lac Frances et la crête est d'environ 570 pieds, et entre la crête et la rivière Pelly, d'environ 180 pieds. Puis, en descendant la vallée de la Pelly, il n'y aurait aucune grande difficulté à construire soit un sentier de bêtes de charge, soit un chemin de charrette, soit un chemin de fer, principalement le long de la rive nord de cette rivière, jusqu'à Selkirk.

Le PRÉSIDENT.—C'est-à-dire en descendant la vallée de la Pelly ?

D^r DAWSON.—Oui, mais en suivant une ligne qui ne s'éloignerait pas beaucoup de la rivière sur la plus grande partie du parcours. La vallée est large et ses versants sont aisément franchissables. Il y a quelques endroits où il serait nécessaire

d'ouvrir le chemin dans le flanc de la montagne; mais ces endroits sont rares et leur étendue n'est pas grande.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—Cette partie de la Pelly est-elle rapide?

D^r DAWSON.—Elle est quelque peu rapide; mais elle est navigable, je crois, pour des steamers à roue d'arrière jusqu'à Hoole Cañon, et elle est aisément navigable jusqu'à la rivière Macmillan située à 50 milles au-dessus du Fort-Selkirk.

Peut-être me permettra-t-on de lire de nouveau le tableau des distances de manière à indiquer la longueur du trajet sur une ligne continue et s'étendant jusqu'au point le plus reculé possible. Ainsi donc, de Peace River Landing au Fort-Saint-Jean il y a environ 145 milles; du Fort-Saint-Jean à l'embouchure de la rivière Nelson, environ 310 milles; de la rivière Nelson à l'extrémité inférieure du "Grand Cañon" de la rivière Liard, 40 milles.

La route qui traverse la rivière Liard et suit la rive nord de cette rivière et le "Grand Cañon," a 20 milles de long.

Cette dernière partie est l'endroit où la rivière traverse les Rocheuses et c'est la seule difficile.

Du "Grand Cañon" à l'embouchure de la rivière Dease il y a 135 milles,

Sur la plus grande partie de cette distance la construction d'un chemin de fer serait assez facile.

De l'embouchure de la rivière Dease, dans la direction du nord, le long de la rive est des rivières Liard et Francis jusqu'à la latitude 60°, 30', la plus grande partie est aisément franchissable.

De là en gagnant vers le nord jusqu'à l'extrémité inférieure du lac Frances, il y a 50 milles.

Là aussi le passage est facile.

De là, le long du lac Francis, sur la rive ouest, jusqu'à la rivière Finlayson, la distance est de 27 milles.

A cet endroit le passage est très difficile. Le pays est montagneux et les versants donnent sur le lac.

De là le long de la rivière et du lac Finlayson jusqu'à la Pelly, la distance est de 50 milles, dont la plus grande partie est aisément franchissable. En traversant la rivière Pelly et en suivant la rive nord de "Hoole Cañon," la distance est de 35 milles.

"Hoole Cañon" est le point navigable le plus élevé de la rivière Pelly, avec des steamers d'un faible tirant mus par une bonne force à vapeur, et pendant les hautes eaux. Ce point est à environ 270 milles au-dessus de Selkirk.

En suivant les coudes de la rivière, en suivant la rive nord de la Pelly, par un sentier de bêtes de charge ou de charrette, il y aurait environ 200 milles de "Hoole Cañon" à Selkirk, et cette distance est assez facile à franchir sur tout le parcours, si l'on y construisait un chemin de fer.

Honorable sir JOHN CARLING.—"Hoole-Cañon" est à la tête de la navigation de la rivière Pelly?

D^r DAWSON.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Ce qui donne, je crois, un total de 1,100 milles de distance?

D^r DAWSON.—Oui, environ, jusqu'à "Hoole Cañon" j'ai comté 1,090 milles à partir d'Edmonton, et j'ai comté, 1,340 milles d'Edmonton à Selkirk.

Honorable sir JOHN CARLING.—Dois-je comprendre que la rivière Pelly, depuis "Hoole-Cañon", est navigable sur un parcours de 200 milles, sans interruption?

D^r DAWSON.—Oui, 200 milles en ligne droite. Je suis d'avis qu'elle est navigable sur ce parcours, avec des steamers appropriés, à roues d'arrière, mus par une bonne force à vapeur et pas trop grands; mais ce n'est pas une rivière comme la rivière Lewes; elle n'est pas aussi grande que celle-ci, et lors des eaux basses, il serait difficile, je crois, d'y trouver trois pieds d'eau sur tous les barrages qui s'y trouvent.

Le PRÉSIDENT.—Que pensez-vous de la neige qui tombe dans ces vallées; serait-elle un obstacle à l'exploitation d'un chemin de fer?

D^r DAWSON.—Je n'ai recueilli aucun renseignement au sujet de l'épaisseur de la neige qui tombe le long de la route que je suis en voie de décrire.

Route pour le Yukon.

En réalité, nous savons que, sur la plus grande partie du parcours, du moins à partir d'Edmonton jusqu'à Selkirk, l'épaisseur de la neige n'est pas grande.

Honorable M. McCALLUM.—Quelle serait la longueur de la saison de la navigation sur la Pelly ?

D^r DAWSON.—La Pelly ne gèle probablement pas avant les autres rivières. Je présume qu'elle est libre de glace du 15 mai au 15 octobre, environ, ou au 1^{er} novembre. Les eaux basses de l'automne peuvent raccourcir quelque peu la saison navigable ; mais aucune expérience n'a encore été faite sur ce point.

Honorable M. McCALLUM.—Quant à la prise de la glace, la rivière est-elle navigable pendant la durée que vous venez d'indiquer ?

D^r DAWSON.—C'est mon avis.

Honorable sir JOHN CARLING.—Vous croyez, docteur, qu'il n'y aurait aucune difficulté à ouvrir un chemin de charrette sur tout le parcours que vous venez de décrire ?

D^r DAWSON.—C'est mon opinion.

Honorable sir JOHN CARLING.—Ni à construire un chemin de fer ?

D^r DAWSON.—Non, la seule difficulté est la distance qui est très grande ; mais la route est facile dans son ensemble et l'on pourrait ouvrir un sentier de bêtes de charge, ou un chemin de charrette, à peu de frais relativement à la distance, à part les frais pour la construction de ponts sur les nombreuses rivières.

Honorable sir JOHN CARLING.—Vous pouvez avoir des bacs-passeurs ?

D^r DAWSON.—Oui, ou faire traverser les chevaux à la nage, et traverser le bagage et autres charges sur des bacs ou radeaux.

Honorable M. McCALLUM.—Pourriez-vous trouver là du bois convenable pouvant flotter ?

D^r DAWSON.—Vous pourriez trouver en grande quantité, dans la plupart des endroits, du bois brûlé avec lequel des radeaux pourraient être construits, du moins, d'après ma propre expérience.

Honorable M. PERLEY.—Puis, comme la chose a été dite, vous pourriez avoir des bacs pour traverser les rivières ?

D^r DAWSON.—Certainement, si l'on se servait beaucoup de cette route.

Le PRÉSIDENT.—Pour ce qui regarde les distances, cette route est probablement la plus directe, et réellement la plus courte pour atteindre le Fort-Selkirk ?

D^r DAWSON.—Oui, certainement, à partir de l'est,—et qui se reliait au réseau de voies ferrées existant.

Le PRÉSIDENT.—Et par cette route vous traversez une contrée moins montagneuse ?

D^r DAWSON.—Oui ; mais cela est ou n'est peut-être pas un avantage, parce que la contrée montagneuse serait peut-être plus productive que la contrée de collines et de prairies du pied des Rocheuses que traverse la route dont je vous parle.

Honorable M. PERLEY.—Pourquoi ?

D^r DAWSON.—À l'exception des ressources agricoles de la région comprise entre Edmonton et le point où la route traverse les Rocheuses par la rivière Liard, et la poudre d'or répandue dans les sables des grandes rivières qui arrosent cette région, il n'y a aucune ressource minérale à part la houille.

La présence du charbon est remarquée dans plusieurs endroits ; mais cette partie de la ligne qui s'étend d'Edmonton jusqu'à ce qu'elle traverse les montagnes par la vallée de la rivière Liard (vous pourriez presque dire jusqu'à l'embouchure de la rivière Dease) ne traverse pas un pays qui puisse devenir une grande région minière, à part l'exploitation possible des gisements de houille. Ainsi, au point de vue d'un développement industriel immédiat par suite de découvertes de riches dépôts métallifères, la question est de savoir si un chemin dont la plus grande partie du parcours se trouverait à l'ouest de la chaîne principale des Rocheuses, ne serait pas une entreprise plus profitable, ne produirait pas de meilleurs résultats qu'une route par le district d'Edmonton.

Honorable M. McCALLUM.—Avez-vous découvert quelques indices de pétrole sur les bords de quelques-unes de ces rivières dont vous nous avez parlé ?

D^r DAWSON.—Oui ; M. McConnell a examiné avec soin la région située le long du cours inférieur de l'Athabasca et les dépôts considérables de substances bitumineuses qui se trouvent à cet endroit. Le service d'exploration géologique a exécuté des forages, depuis une couple d'années, pour tâcher d'atteindre la couche pétrolifère d'où doivent provenir ces substances. Nous n'avons pas réussi jusqu'à présent, bien que nous ayons obtenu, l'année dernière, d'étonnantes fuites de gaz à l'embouchure de la rivière Pélican, fuites qui ont fait discontinuer pour le moment les forages à cet endroit, parce que l'on ne pouvait rien maintenir dans le trou pratiqué.

Honorable M. PERLEY.—Avez-vous découvert quelques indices de charbon sur cette route.

D^r DAWSON.—Oui, il y a beaucoup de charbon. Il y en a à Edmonton—du lignite—et il y en a à différents endroits sur l'Athabasca, ainsi que sur la rivière Pembina, où cette rivière est traversée par l'ancien tracé du chemin de fer canadien du Pacifique. Il y en a aussi sur la rivière qui Fume et sur la rivière de la Paix.

Je ne sais pas si des mines de charbon de valeur ont été découvertes sur la Nelson ou sur la Liard ; mais cette contrée est composée d'un terrain de même formation dans toute son étendue, et je n'ai aucun doute que des mines de charbon d'une exploitation rémunératrice pourraient y être trouvées.

Honorable M. PERLEY.—Ne trouve-t-on pas de tout cela dans cette région ?

D^r DAWSON.—Oui, on trouve aussi de la houille et du charbon-lignite le long de la vallée de la Mackenzie, près de l'océan Arctique.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.).—M. Ogilvie a signalé la découverte d'un gisement houiller de dix milles d'étendue le long d'une certaine rivière située près du Yukon et de Dawson-City.

D^r DAWSON.—Cette découverte est probablement celle du charbon qui se trouve près de Forty-Mile-Creek sur le Yukon. La houille ou le charbon-lignite est trouvée à plusieurs endroits dans le district du Yukon.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.).—M. Ogilvie a parlé d'une découverte à cet endroit d'un district houiller de dix milles d'étendue.

D^r DAWSON.—Je ne puis parler d'après ma connaissance personnelle de la superficie exacte de ce district.

Le PRÉSIDENT.—Il y a deux autres routes ; l'une par la passe de la rivière au Pin jusqu'au Port-Simpson, et il y a une autre passe courte et élevée. Voudriez-vous nous donner une idée de ces deux routes ?

D^r DAWSON.—Oui, monsieur. Je puis vous dire d'abord quelques mots sur la passe Tête-Jaune. Cette route offre un certain avantage, comme je l'ai déjà montré. Elle conduit le plus directement d'Edmonton à une région destinée à devenir certainement une riche contrée minière. A partir d'Edmonton, il n'y a environ que 240 milles à franchir pour atteindre le sommet de la passe en suivant une direction ouest, et après avoir traversé le sommet qui a environ 3,700 pieds d'élévation, la route suivrait une vallée remarquablement droite qui, bien qu'elle se trouve au milieu d'une région montagneuse, pourrait convenir autant, ou peut-être plus, à un chemin de fer qui la traverserait que la région située à l'est des Rocheuses pourrait convenir à une route de même nature construite dans ses limites. Un chemin, ou une voie ferrée construite le long de la passe Tête-Jaune développerait sur son parcours la richesse minière de toute la région située immédiatement à l'ouest de la chaîne des Rocheuses.

Du reste bien que la contrée à traverser à l'est des montagnes puisse être riche au point de vue agricole et des mines de charbon, les produits agricoles et houillers ne peuvent être expédiés immédiatement sur le marché, tandis que, par l'autre route *via* la passe Tête-Jaune, et à l'ouest des Rocheuses, le chercheur pourrait pénétrer dans une région minière qu'il exploiterait immédiatement.

Le PRÉSIDENT.—Puis, vous déboucheriez dans la vallée de la rivière Dease ?

D^r DAWSON.—Oui et cette route que j'appellerai route n^o 2, se joint à la première à l'embouchure de la rivière Dease ?

Honorable sir JOHN CARLING.—Quelle serait la différence entre la longueur respective de l'une et de l'autre ?

D^r DAWSON.—En mesurant les distances respectives des deux routes, comme je l'ai fait, sans tenir compte des courbures, la différence entre les deux routes est de 90 milles contre la passe Tête-Jaune.

Route pour le Yukon.

Le PRÉSIDENT.—Jusqu'au Fort-Selkirk?

D^r DAWSON.—Jusqu'au Fort-Selkirk, ou jusqu'au point où il y aurait jonction des deux routes à l'embouchure de la rivière Dease.

Le PRÉSIDENT.—Les deux routes se rencontrent-elles à l'embouchure de la rivière Dease?

D^r DAWSON.—Oui, elles se rencontrent à cet endroit.

Honorable M. PERLEY.—Cette route n^o 1, à l'est des montagnes, serait une meilleure route pour un sentier de bêtes de charge, pour le bétail, et la route n^o 2 conviendrait mieux à un chemin de fer?

D^r DAWSON.—Oui. Sur la route n^o 1, il y a plus de pâturages, plus de terres arables et plus de foin.

Le PRÉSIDENT.—Pour rendre la contrée du Yukon accessible, pour y avoir plus vite accès, la route n^o 1 serait préférable à l'autre?

D^r DAWSON.—Oui; mais au point de vue commercial je doute quelque peu de la possibilité qu'il y aurait de transporter des provisions sur un aussi long parcours.

Honorable M. PERLEY.—Ce serait un voyage de trois mois?

D^r DAWSON.—Vous ne pouvez faire marcher le bétail plus de dix milles, environ, par jour, si vous voulez le conserver gras et en bon état, et c'est une longue journée de marche pendant l'été. Il faudrait à moins de construire des ponts faire traverser à la nage par le bétail une trentaine de rivières. La plus grande partie d'une journée serait absorbée par chaque opération de cette nature.

Le PRÉSIDENT.—La meilleure manière d'opérer serait de faire stationner votre bétail à la rivière de la Paix, et de lui faire continuer sa route à la saison suivante?

D^r DAWSON.—Oui.

M. McCALLUM.—Et d'entretenir le bétail en bon état pendant tout l'hiver?

D^r DAWSON.—Oui, de lui procurer du foin.

Si l'on fait le trajet par la seconde route, à partir de la passe Tête-Jaune, le long de la vallée du cours supérieur de la Fraser, jusqu'au portage Giscome, il y a environ 205 milles en ligne droite, et sans tenir compte des sinuosités de la rivière. La vallée est large de deux à quatre milles à plusieurs endroits, et suit une ligne droite dans son ensemble.

Honorable M. PERLEY.—Et elle est boisée?

D^r DAWSON.—Oui, la plus grande partie est boisée, et une grande partie du cours de la rivière est navigable.

Une pareille étendue d'eau navigable aiderait beaucoup à l'ouverture d'une route de cette nature. A partir de 50 milles, environ, à l'ouest du sommet de la passe Tête-Jaune, à l'embouchure de la rivière Cranberry jusqu'aux Grands Rapides, il y a 185 milles de rivière en suivant les sinuosités. Ces 185 milles seraient aisément navigables pour des steamers à roue d'arrière.

Le PRÉSIDENT.—Vous parlez de la Fraser?

D^r DAWSON.—Je parle du cours supérieur de la Fraser. Puis, à partir du coude nord de la Fraser en traversant jusqu'au portage Giscome, et en continuant jusqu'à la jonction des rivières au Panais et Finlay—la jonction de ces deux rivières forme virtuellement la rivière de la Paix—il y a 150 milles à travers une contrée facile, dont les saillies sont peu élevées, et qui se trouve dans la zone minière; mais il y a là peu de terre arable.

Le PRÉSIDENT.—Mais une contrée avantageuse pour un chemin de fer?

D^r DAWSON.—Oui, parce que c'est généralement, dans ces 150 milles, une contrée unie, sans gorges profondes. La vallée de la Fraser jusqu'au portage Giscome est profonde et située entre deux chaînes de montagnes.

Honorable sir JOHN CARLING.—Y a-t-il beaucoup de bois sur cette route?

D^r DAWSON.—Oui, en abondance.

Honorable sir JOHN CARLING.—Du bon gros bois.

D^r DAWSON.—Raisonnablement gros, et c'est surtout de l'épinette. Puis, à partir du point dont je viens de parler, c'est-à-dire, la jonction des rivières au Panais et Finlay, jusqu'à l'embouchure de la rivière Dease, qui est notre point de jonction de la route n^o 1 avec la route n^o 2, il y a une distance d'environ 370 milles. Il y a très peu de renseignements sur cette partie de la route. Sur plus d'une moitié de cette

distance il n'a été fait aucune exploration sérieuse; mais rien n'indique qu'il y ait là quelque grande difficulté à surmonter, parce que cette partie suit généralement la direction des chaînes de montagnes. Nous savons que les sauvages traversent habituellement cette région, et je n'ai pas le plus léger doute que l'on puisse y trouver un tracé facile pour la route proposée.

Le PRÉSIDENT.—Vous pénétreriez ainsi dans la vallée de la Stikine, ou la vallée de la rivière Noire (*Black River*) ?

D^r DAWSON.—Vous pénétreriez dans la vallée de la rivière Noire et, après l'avoir traversée, vous continueriez jusqu'à l'embouchure de la rivière Dease. Il y a là une vaste étendue de terrain bas et presque plan qui s'étend aussi loin qu'il est possible à l'œil de voir, bien que cette vue n'embrasse pas toute la distance à franchir.

Le PRÉSIDENT.—Vous ne toucheriez pas au lac Dease ?

D^r DAWSON.—Non, vous pénétreriez, à cet endroit, une région montagneuse et vous vous écarteriez de la route directe.

Pour ce qui regarde la route d'Edmonton, en passant à l'ouest, par la passe Tête-Jaune, et en continuant par la Fraser jusqu'au portage Giscome, je puis ajouter que le gouvernement a fait faire une exploration scientifique et exacte de cette région lors des explorations faites pour le chemin de fer Canadien du Pacifique. M. Marcus Smith et M. H. Macleod ont pris part à ces explorations et pourraient, sans doute, si vous le vouliez, vous donner toutes les distances et autres données détaillées.

Ce que je suis en voie de faire présentement est de vous donner une idée générale de la route.

Le PRÉSIDENT.—En passant par la passe Tête-Jaune jusqu'à quel point ?

D^r DAWSON.—Jusqu'au portage Giscome, au coude nord de la Fraser.

Honorable M. PERLEY.—Dans quelle direction coule la Fraser ?

D^r DAWSON.—Elle coule dans la direction du sud à partir du voisinage du portage Giscome.

Honorable M. PERLEY.—Quelle est cette ligne rouge, dite n° 3 ?

D^r DAWSON.—Cette ligne est une autre route naturelle en montant jusqu'à la région occidentale de la Colombie Anglaise. Elle pourrait commencer à Ashcroft ou Kamloops, ou quelque autre point convenable sur le chemin de fer canadien du Pacifique. Elle conduit jusqu'à Quesnelle, à l'embouchure de la rivière du même nom, qui peut être considéré comme un point de jonction commun aux routes partant de la région méridionale. De là cette route occidentale traverserait la rivière Noire, suivrait une direction nord-ouest et se continuerait jusqu'au Fort-Fraser. La contrée traversée par cette route est quelque peu montagneuse; mais elle n'est pas difficile. Je crois qu'un chemin de fer pourrait être construit dans cette région sans rencontrer de trop grandes difficultés.

En traversant la rivière, au Fort-Fraser, vous entrez dans la vallée Bulkley et Watson Kwa, qui est l'endroit où il y a une plus grande dépression du sol dans une direction parallèle aux chaînes de montagnes. Il y a là, comparativement, peu de terre arable; mais beaucoup de pâturages excellents. Cette vallée principale conduit aux fourches de la rivière Skeena, endroit communément nommé Hazelton. Cet endroit n'est qu'à 150 milles, environ, de la côte et peut-être atteint par les steamers à partir de la côte. De là, la route suit des vallées connues et faciles, et traverse la rivière Nass.

A partir de Nass jusqu'à Telegraph-Creek, sur la Stikine, nous avons très peu de renseignements; mais il n'y a pas lieu de croire qu'il y ait de grandes difficultés à surmonter pour franchir cette distance.

Honorable M. PERLEY.—Où est le lac Teslin ?

D^r DAWSON.—Il se trouve sur la route que je décris maintenant. On le trouve à 145 milles au nord de Telegraph-Creek. L'ancien sentier de Telegraph-Creek suivait jusqu'à ce dernier endroit, au nord, la route que je décris présentement, et bien que les explorations relatives à cette route ne valent guère mieux que des croquis, elles font voir, cependant, une suite continue de vallées qui conduisent jusqu'à Telegraph-Creek.

Honorable M. MACDONALD (U.A.)—La seule objection à cette route est la distance ?

Route pour le Yukon.

D^r DAWSON.—Oui ; mais je crois que la distance d'Ashcroft à Selkirk, ou à Dawson, est à peu près la même que d'Edmonton à ces deux derniers endroits.

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—Environ 1,400 milles.

D^r DAWSON.—Oui, environ 1,340 milles de Dawson.

Le PRÉSIDENT.—En prenant cette route jusqu'à la passe Tête-Jaune, vous pourriez atteindre Hazelton sans aucune difficulté ?

D^r DAWSON.—Oui ; vous pourriez traverser en suivant la ligne projetée du "British Pacific Railway" jusqu'au terminus de la côte.

Le PRÉSIDENT.—Jusqu'au Port-Simpson ?

D^r DAWSON.—Oui, et puis vous pourriez avoir un embranchement dans la direction du nord.

Le PRÉSIDENT.—M. Jennings, je crois, nous a dit que, s'il devait explorer de nouveau la route entre Telegraph Creek et le lac Teslin, il était sous l'impression qu'il pourrait trouver une meilleure route en suivant une ligne à l'est de la rivière Dease.

D^r DAWSON.—Je crois qu'il voulait parler de la rivière Tooya comme d'une route probable.

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—On est en voie de construire, cette année, dans cette direction, le "Cassiar Central Railway" (le chemin de fer Central de Cassiar).

D^r DAWSON.—Nous avons atteint Telegraph-Creek par la troisième route projetée. Puis, à partir de Telegraph-Creek jusqu'au lac Teslin la distance est d'environ 145 milles. C'est la route qui a provoqué tant de discussion.

Le PRÉSIDENT.—Vous avez deux passes à traverser, n'est-ce pas, entre Telegraph-Creek et le lac Teslin ?

D^r DAWSON.—Bien que je sois allé à Telegraph-Creek, je ne connais la route entre cette place et le lac Teslin que par le rapport de M. Jennings. Il serait donc, je crois, plus satisfaisant de consulter ce rapport que de vous contenter de ce que je pourrais vous en dire seulement de mémoire. Mais les 145 milles dont je viens de parler, deviendraient éventuellement une partie de la route que je suis en voie de décrire.

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—La région de la Kitamat est considérée comme très-bonne—comme une excellente contrée à pâturage sur presque toute son étendue jusqu'à Telegraph-Creek ?

D^r DAWSON.—M. Gauvreau a examiné cette route, je crois, et fait rapport au gouvernement de la Colombie Anglaise, il y a quelques années. Il pénétra dans la contrée en partant de la tête du bras de la Kitamat et en s'avancant jusqu'à la Skeena, et je crois qu'il continua sa route en passant par la Quatsalix et en remontant jusqu'à la rivière Nass. Il y a là une vallée et une route. J'ai oublié l'année pendant laquelle se fit cette exploration ; mais le rapport est inséré dans celui du département des travaux publics de la Colombie Anglaise.

Le PRÉSIDENT.—Pourriez-vous nous dire où sont situées les mines du voisinage des routes dont vous nous avez parlé ? Il y en a dans le district de l'Omenica, n'est-ce pas ?

D^r DAWSON.—Le fameux district minier de Caribou est situé au sud du coude nord de la Fraser. Puis, au nord de ce point, à environ 260 milles, est le district de l'Omenica, qui s'étend dans la direction presque franc-ouest du confluent des rivières aux Panais et Finlay.

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—Puis, le district de Cassiar ?

D^r DAWSON.—La région aurifère de Cassiar est située à environ 280 milles plus au nord encore et comprend le lac Dease et le cours supérieur de la rivière Dease. Puis, il y a un autre district minier à 490 milles plus au nord encore : c'est le nouveau district de la rivière Klondique.

Le PRÉSIDENT.—Ainsi, la rivière Dease est un centre pour les opérations minières ?

D^r DAWSON.—Oui, monsieur. McDames-Creek et autres petits ruisseaux aurifères se jettent dans la rivière Dease. Quelques-uns de ces ruisseaux ont été fouillés considérablement et sont encore exploités. Le district de Cassiar n'a pas encore été

à moitié exploré, vu les hauts prix qu'il faut payer dans ce district pour les approvisionnements. Par suite de la cherté des provisions, les mineurs se sont endettés chez les commerçants et ont été par suite très embarrassés. Les principaux districts dont je viens de parler, sans noter les endroits moins importants où l'on a trouvé de l'or—et il en a été trouvé, par exemple, sur la rivière Skeena et sur la Stikine—constituent la principale zone aurifère de la Colombie Anglaise.

L'une et l'autre des deux routes occidentales que j'ai d'écrites et qui passent à proximité de cette zone contribueraient à son développement, ou son exploitation, sans compter les routes qui passent à l'est de ses montagnes, sur une grande partie de sa longueur. Je ne vois pas pourquoi il n'y aurait pas d'autres importants districts aurifères entre ceux que j'ai notés particulièrement.

Cette partie du pays est virtuellement inexplorée.

Le PRÉSIDENT.—Il y a un autre point qui peut être quelque peu étranger à vos études professionnelles, c'est la question de savoir si la construction d'un chemin de fer et la réduction du prix des approvisionnements, qui en résulterait, ne tendrait pas à développer considérablement l'industrie minière, développement qui ne peut avoir lieu sans l'assistance d'une voie ferrée.

D^r DAWSON.—Sans doute, parce que dans tout district aurifère les dépôts réellement riches sont toujours d'une superficie, comparativement restreinte, ou d'une étendue comparativement faible, le long des vallées, tandis que les dépôts moins riches sont ordinairement plus étendus. Les dépôts de qualité inférieure, généralement, entourent les plus riches par des bancs ou lits de gravier, tant dans les vallées que sur les pentes de montagnes.

La plupart de ces dépôts ne pourront être exploités que lorsque le prix des provisions et du transport sera réduit raisonnablement.

C'est le défaut de facilités de cette nature qui a retardé considérablement le développement du district de Caribou.

Le PRÉSIDENT.—Et aussi l'incapacité de transporter à un prix raisonnable les pièces de machineries ?

D^r DAWSON.—Oui, si la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique avait jugé à propos d'ouvrir une route en passant par Caribou—je ne veux pas dire qu'il eût été à propos pour elle de le faire au point de ses intérêts généraux—je ne crois pas même que la chose serait conforme à ses intérêts généraux—si cette compagnie, dis-je, avait jugé à propos d'ouvrir l'une des routes du nord en traversant le district de Caribou, je n'ai aucun doute que ce district serait aujourd'hui un centre d'exploitation de mines de quartz aurifères tout aussi florissant que l'est le district occidental de la rivière Kootenay. Mais aussi longtemps que le district de Caribou se trouvera à 300 milles de toute voie ferrée, il sera très difficile d'y inaugurer des exploitations minières qui requièrent de grands capitaux.

Honorable M. McCALLUM.—Sans chemin de fer l'exploitation minière serait trop dispendieuse.

D^r DAWSON.—Oui. Vous ne pourrez pas induire les capitalistes à placer leurs fonds dans le district en question, parce que tout y est d'un prix bien plus élevé que dans les endroits moins éloignés.

Le PRÉSIDENT.—Il y a un autre point que je voudrais rendre parfaitement clair. C'est de savoir si un sentier de bêtes de charge, ou un chemin de charrette peu dispendieux, sur la première route décrite par les rivières Nelson, ou Liard, aideraient beaucoup les chercheurs à atteindre le Yukon de la manière la plus économique possible et avec leurs propres ressources.

Honorable sir JOHN CARLING.—Ne serait-il pas difficile de franchir cette première route pendant l'hiver ?

D^r DAWSON.—La chose ne serait pas difficile si le foin était coupé d'avance et entassé de distance en distance. Ce qui a rendu le trajet impossible, l'hiver dernier, c'est surtout le fait qu'il n'y avait aucune nourriture à donner aux chevaux.

Honorable M. McCALLUM.—Et l'on a besoin par cette route de logements ?

D^r DAWSON.—Oui.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—Les voyageurs ne pourraient pas emporter avec eux assez leur nourriture.

Route pour le Yukon.

D^r DAWSON.—Non, les chevaux et les chiens mangeraient, dans l'espace de quelques centaines de milles, toute leur charge.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—Pendant l'été, vous pouvez y conduire le bétail ?

D^r DAWSON.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Avez-vous épuisé vos notes ?

D^r DAWSON.—Oui, à peu près.

Le PRÉSIDENT.—Vous pourriez déterminer aussi exactement que possible dans votre mémoire les distances qu'il y a par les trois routes que avez décrites.

D^r DAWSON.—Je n'ai pas donné les distances qu'il y a sur la route qui part d'Ashcroft ; mais je puis les ajouter pour les fins de la-comparaison.

Le PRÉSIDENT.—Vous pourriez ajouter la distance de Calgary à Ashcroft, qui est de 450 milles.

D^r DAWSON.—Oui, c'est la distance qu'il y a par voie ferrée.

Le PRÉSIDENT.—Et désignez les routes sous les noms de n^o 1, n^o 2 et n^o 3.

D^r DAWSON.—Oui. Je désire aussi répéter ce que j'ai dit auparavant dans le cas où il y aurait quelque malentendu. C'est que j'ai laissé de côté un certain nombre d'autres routes qui ont été proposées ; mais cette omission n'est pas due à ce qu'elles ne pourraient pas être bonnes ou utiles.

Honorable M. McCALLUM.—Croyez-vous qu'il importe que nous nous en occupions ?

D^r DAWSON.—Je ne le sais pas. Ce sont principalement des routes qui partent de la côte du Pacifique. Il y a la route par le sentier de Dalton qui part de Chilcat Inlet. Je ne connais rien personnellement de cette route ; mais on en a parlé. Puis, il y a la route qui part de Dyea Inlet et passe par la rivière Lewes, et il y a la route qui part de Taku Inlet et se rend au lac Teslin. On a aussi parlé de cette route.

Je doute que ce soit une route facile ; mais sur la carte, elle est courte. Il y a encore la route par la rivière Stikine, et l'on a recommandé aussi une route qui part du bras d'Alice (*Alice Arm*), ou de la rivière Nass où il y a un bon port. Il y a en outre des routes possibles par la rivière Skeena et le bras de la rivière Kitamat.

Toutes ces routes, dont le trajet à partir de la côte, est comparativement court, sont généralement tracées de manière à atteindre quelque cours d'eau navigable de l'intérieur.

D'après ce que j'ai compris, cette enquête a pour principal objet de découvrir quelques moyens de relier le réseau de voies ferrées canadiennes existant avec nos régions aurifères.

Memorandum,—ajouté sur la demande du président—sur les distances d'un point à un autre le long des trois routes décrites et qui partent de différents points situés sur les voies ferrées canadiennes existantes pour se relier au Fort-Selkirk, dans le district du Yukon.

NOTE.—Les distances données sont mesurées par lignes droites d'environ dix milles de longueur, sans tenir compte des petites sinuosités qui se rencontrent sur les différentes routes. Le nombre de milles additionnels que représentent ces sinuosités est à peu près le même, en moyenne, sur les différentes routes, et, d'après les renseignements que nous possédons, les difficultés qu'il y aurait à surmonter en construisant un chemin de bêtes de charge, ou de charrette, ou un chemin de fer, le long des trois routes en question, seraient à peu près les mêmes ; mais chacune des routes peut être considérée comme généralement favorable.

1^{re} ROUTE.—

D'Edmonton, à l'est des montagnes Rocheuses jusqu'à la rivière Liard et de là à l'ancien Fort-Selkirk.

	Milles.
D'Edmonton à l'ancien Fort-Assiniboine, sur la rivière Athabaska.....	75
De l'ancien Fort-Assiniboine à l'extrémité ouest du petit lac de l'Esclave.....	135

	Miles.
Du petit lac de l'Esclave à la rivière de la Paix, à l'embouchure de la rivière qui Fume (<i>Smoky River</i>) (<i>Peace River Landing</i>)	65
De l'embouchure de la rivière qui Fume au Fort-Saint-Jean	145
NOTE.—On pourrait probablement épargner 50 milles de distance en passant par une ligne presque droite à partir de l'ancien Fort-Assiniboine jusqu'au Fort de Saint-Jean.....	310
Du Fort-Saint-Jean jusqu'à la rivière Liard, près de l'embouchure de la rivière Nelson.....	310
De la rivière Liard, près de l'embouchure de la rivière Nelson jusqu'à l'embouchure de la rivière Dease.....	195
De l'embouchure de la rivière Dease jusqu'à l'embouchure de la rivière Finlayson.....	130
De l'embouchure de la rivière Finlayson à Pelly-Banks.....	50
De Pelly Banks à Hoole Cañon	35
De Hoole Cañon à l'ancien Fort-Selkirk.....	200
Total.....	1,340
Ou, en déduisant 50 milles comme ci-dessus	1,290

2^e ROUTE.—

D'Edmonton à la passe Tête-Jaune, de là en passant par la tête de la rivière Fraser jusqu'au portage Giscombe; de là en passant par la rivière Finlay et la rivière Noire jusqu'à l'embouchure de la rivière Dease, en se reliant à la 1^{re} route à cet endroit:—

	Milles.
D'Edmonton à la passe Tête-Jaune	240
De la passe Tête-Jaune au portage Giscombe.....	205
Du portage Giscombe à l'embouchure de la Finlay.....	159
De l'embouchure de la Finlay à l'embouchure de la rivière Dease (environ).....	370
	965
Ajoutez la distance comme par la 1 ^{re} route, de l'embouchure de la rivière Dease à l'ancien Fort-Selkirk.....	415
Total.....	1,380

3^e ROUTE.—

De la station d'Ashcroft, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, jusqu'à l'ancien Fort-Selkirk, dans le district du Yukon, en suivant la ligne occidentale des vallées de la Colombie Anglaise:—

NOTE.—D'autres stations sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, telles que Savona ou Kamloops, pourrait être adoptées comme points de départ sans qu'il y eut beaucoup de différence entre les distances.

	Milles.
D'Ashcroft à Quesnelle (distance par chemin de charrette, 23 milles).....	185
De Quesnelle au Fort-Fraser	115
De Fort-Fraser à Hazelton (Fourches de la Skeena)	165
De Hazelton à Telegraph-Creek (Stikine).. ..	255
De Telegraph-Creek à la tête du lac Teslin.....	145
De la tête du lac Teslin à l'embouchure de la rivière Teslin.	165
De l'embouchure de la rivière Teslin à l'ancien Fort-Selkirk.	140
Total.....	1,170

Route pour le Yukon.

Le PRÉSIDENT.—J'ai écrit au gérant de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, à Prince-Albert, et reçu cette réponse que je vais lire au comité :—

CHAMBRE DE COMMERCE,
PRINCE-ALBERT, SASK., 21 avril 1898.

A l'honorable C. A. BOULTON,
Président du comité du Sénat.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre adressée à M. Galbraith, fonctionnaire de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, en charge ici, j'inclus sous ce pli un court rapport basé sur des renseignements dignes de foi reçus de personnes désintéressées, et qui parlent d'après la connaissance réelle qu'elles ont des faits.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ALEX. McNABB,
Secrétaire de la Chambre de Commerce
de Prince-Albert.

RAPPORT REÇU DE PRINCE-ALBERT PAR LE COMITÉ DU SÉNAT NOMMÉ POUR S'ENQUÉRIR DES ROUTES DU YUKON.

CHAMBRE DE COMMERCE,
PRINCE-ALBERT, SASKATCHEWAN, 21 avril 1898.

En partant de Prince-Albert, le terminus du chemin de fer du lac Long et de la Saskatchewan (*Long Lake and Saskatchewan Railway*), et le terminus projeté du *Manitoba and Northwestern Railway*, il y a dans la direction du nord-ouest un chemin de charrette de 140 milles passablement bon, qui vous conduit à Green Lake, c'est-à-dire, au commencement de la navigation. Mais en dépensant une couple de mille piastres (\$2,000) un bon chemin de charrette pourrait être construit jusqu'à Green Lake, en ligne droite, ce qui réduirait la distance de (92) quatre-vingt-douze milles. Cette route a maintenant quelques trente milles d'ouverts et en bon état.

De Green Lake jusqu'à l'embouchure de la rivière Liard, ou, si vous le préférez, jusqu'à l'embouchure de la rivière Mackenzie, le cours d'eau descend, à l'exception d'une courte section (quelques vingt-quatre milles), c'est-à-dire, en remontant la rivière Mettie et les deux portages, l'un entre le lac Mettie et la rivière à l'Eau-claire (*Clear-water River*), connu sous le nom de portage la Losche (12½), d'une longueur de douze milles et demi, et l'autre, au Fort-Smith, sur la rivière de l'Esclave (*Slave River*) (14) d'une longueur de quatorze milles.

La Chambre de Commerce est en état d'assurer que le coût du transport des approvisionnements n'excède pas \$1.50 par 100 livres de Prince-Albert à Green Lake, et il est de cinquante centins pour la traverse du portage la Losche. La Compagnie de la Baie-d'Hudson se fait payer soixante-quinze centins par 100 livres au Fort-Smith.

Il n'y a aucun rapide, ou aucune navigation dangereuse, ni aucune difficulté à rencontrer jusqu'à ce que le point appelé "Hell Gate", sur la rivière Liard, soit atteint.

A partir de ce point, il y a une longue distance, au-dessus de la jonction de la Nelson avec la Liard, où l'on rencontre un courant agité.

On estime que tous les portages mis ensemble, entre "Hell Gate" et les eaux navigables de la Pelly, ont une longueur totale de soixante milles. Cette longueur comprend, bien entendu, le portage de Campbell, depuis les lacs jusqu'à la Pelly. De là, cette dernière rivière peut être descendue sur tout son parcours. La profondeur de l'eau est suffisante et il n'y a aucun danger à courir.

Les postes de la Compagnie de la Baie-d'Hudson et des missions de l'Eglise catholique romaine sont disséminés le long de cette route dans l'ordre suivant:—Le poste de Greenlake, le poste de l'île à la Crose et une mission de l'Eglise catholique romaine; un couvent où se tient une école; puis le poste de Buffalo Lake (à l'extrémité sud); le poste de Buffalo Lake (à l'extrémité nord); le portage de la Losche, le Fort-McMurray, le Fort-Chippewepan, sur le lac Athabasca; le Fort-Smith, sur la rivière de l'Esclave; le Fort-Résolution, à l'embouchure de la rivière de l'Esclave; le poste de la rivière au Foin (*Hay River Post*) et une mission catholique romaine; le Fort-Providence et une mission catholique romaine; le Fort-Simpson, à l'embouchure de la Liard; le Fort-Liard, sur cette rivière.

Si l'on descend la rivière Mackenzie, vous rencontrez le Fort-Norman, le Fort de Bonne-espérance (*Fort Good Hope*), et, sur la rivière Peel, il y a le Fort-McPherson.

Dans la plupart de ces postes se trouvent des prêtres catholiques romains qui dirigent les écoles et donnent l'instruction religieuse.

Il n'est peut-être pas hors de propos de faire connaître la manière de voyager dans ces régions et à combien s'élèvent les frais de route de chaque personne.

Voici ces frais:—

Un bateau à "tête d'esturgeon", pouvant transporter 8,000 livres, fera payer, à Green-Lake, \$150.00 à un parti de cinq voyageurs. Ce chiffre représente 1,600 livres par homme. Si l'on déduit 140 livres pour le linge de chaque homme, les instruments du mineur et une part proportionnelle d'équipage de campement, il reste 1,460 livres de provisions, soit deux livres par jour pour chaque homme pendant deux ans.

Cette ration n'est pas suffisante; mais comme dix-huit mois seulement sont nécessaires pour procurer deux étés de travail dans les mines, et comme il y a beaucoup de poisson et de gibier le long du voyage, cette ration, avec de l'économie, devient suffisante.

Pour ce qui regarde les frais—disons $\frac{1}{3}$ de \$150 comme suit:—

La part de location du bateau de chaque voyageur.....	\$30 00
Transport de 1,600 livres jusqu'à Green-Lake, \$1.50 par 100 livres.....	24 00
Transport de 1,600 livres à travers le portage la Losche à 50 centins par 100 livres.....	8 00
Transport de 1,600 livres à travers le Fort-Smith à 75 centins par 100 livres.....	12 00
Total des frais.....	\$74 00

Si nous faisons un calcul semblable pour le coût du transport au moyen de bêtes de charge, comme la chose se fait par la route d'Edmonton, nous aurons:

10 chevaux transportant 150 livres chacun.....	1,500 livres.
1 cheval transportant 100 livres.....	100 "
1 cheval auxiliaire pour le monter occasionnellement.....	
	<hr/> 1,600 livres.

On peut dire avec assurance que ces douze chevaux, avec leurs bâts, leurs licous, etc., coûteront au moins \$50 chacun, soit \$600 pour les douze, contre \$74 que s'élèvent les frais par la route navigable de Prince-Albert.

La rapidité de la marche doit être aussi prise en considération. Les bêtes de charge ne font qu'une étape de huit à quinze milles par jour, tandis que le bateau, voyageant sur la rivière dont le courant est de trois à cinq milles à l'heure, peut faire jusqu'à soixante milles par jour, durant les longues journées de l'été et pendant vingt heures de marche.

On se rappellera que le sentier des bêtes de charge d'Edmonton se joint à la route navigable de Prince-Albert à l'embouchure de la Nelson, et les bateaux peuvent

Route pour le Yukon.

naviguer avec un chargement complet sur un long parcours au delà de ce point (jusqu'à "Hell Gate").

Si le chemin de fer "Manitoba et North-western" était achevé jusqu'à Prince-Albert, on pourrait ensuite le continuer jusqu'au Fort-McMurray qui est à une distance de 330 milles, en ligne directe. Ce chemin traverserait une contrée contenant déjà des établissements et il serait d'une construction facile. On pourrait le construire pour moins de \$8,000 par mille et en faire une voie du même type que le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Le coût total de cette voie ferrée pourrait s'élever à deux millions et demi de piastres.

A partir du Fort-McMurray des steamers transportant deux cents tonnes, pourraient descendre la rivière Athabasca et le lac, et remonter la grande rivière de la Paix sur un parcours de 220 milles, ce qui ouvrirait cette magnifique contrée à la colonisation, contrée qui comprend, d'après une estimation modérée, 65 millions d'acres de terre arable.

Par la construction d'un tramway au Fort-Smith, des steamers d'un plus fort tirant pourrait naviguer sur la rivière et le lac de l'Esclave, et continuer leur route en descendant la rivière Mackenzie jusqu'au delta de cette rivière, ou remonter la Liard sur un parcours de plus de deux cents milles.

A partir de "Helgate," sur la Liard, malgré un certain nombre d'obstacles, la route navigable n'est aucunement impraticable. La Compagnie de la Baie-d'Hudson, pour le transport de ses marchandises et l'exportation de ses fourrures, s'est servi de cette route depuis une centaine d'années.

La distance de Prince-Albert à Edmonton est de 450 milles ; mais aucune section de cette distance ne pourrait faire partie de la route qui conduit au Klondike, vu que le village d'Edmonton est situé sur un point presque franc ouest de Prince-Albert, et que la route de Prince-Albert court dans la direction du nord. On se rappellera que la route navigable d'Edmonton se joint à la route de Prince-Albert au Fort-McMurray et à la route de terre à la jonction de la Nelson avec la Liard.

On peut se procurer à Prince-Albert à meilleur marché qu'à tout autre point des approvisionnements de toute espèce pour les mineurs, ainsi que des bateaux, des tentes et tout autre article dont on a besoin. Ci-inclus un pamphlet (marqué exhibit A) contenant des lettres reçues de personnes dignes de foi. L'original de ces lettres est resté en la possession de la Chambre de commerce de Prince-Albert. Ce pamphlet contient une description de la route et le soussigné en garantit l'exactitude. Il y a aussi sous ce pli un numéro du *Winnipeg Commercial* (marqué exhibit B) qui donne aussi des renseignements sur cette route.

Il y a aussi une lettre de Sa Grâce, l'évêque Pascal, que le soussigné considère comme digne de votre attention particulière.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur, vos obéissants serviteurs,

F. C. BAKER,
Maire de Prince-Albert.

D. C. McLELLAN,
Président de la Chambre de commerce.

WM. GALBRAITH,
*Gérant de la Compagnie de la Baie-d'Hudson
à Prince-Albert.*

LETTRE DE SA GRACE L'ÉVÊQUE PASCAL.

PALAIS ÉPISCOPAL, PRINCE-ALBERT,
3 décembre 1897.

A M^r F. C. BAKER,
pour la Chambre de Commerce
de Prince-Albert.

CHER MONSIEUR,—Vous avez exprimé le désir de connaître mon opinion sur la meilleure route à suivre pour atteindre la région aurifère du Klondike, maintenant célèbre. Cette opinion, la voici :

En attendant que les compagnies de chemins de fer, avec l'assistance du gouvernement, ouvrent une voie de communication directe à travers la fertile vallée de la Saskatchewan, pour atteindre la rivière Peel (disons, par exemple, *via* Portage-la-Prairie, Yorkton, Prince-Albert, Shell River, Jackfish Lake, Victoria, Athabasca-Landing, le petit lac de l'Esclave, la rivière de la Paix, la rivière Liard et la rivière Peel) en attendant la construction de ce chemin de fer dont il est maintenant question, je n'hésite aucunement à vous dire que, à mon avis,—et je le crois bien fondé—la route la plus commode, la plus directe et la plus aisée, est celle que la main de la divine Providence a tracée, et qui a été suivie depuis un siècle par les fonctionnaires de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, et depuis un demi-siècle par les missionnaires qui évangélisent les sauvages du Nord-Ouest, dans les immenses districts des rivières Athabasca et McKenzie.

Si l'on prend Régina pour point de départ, l'on peut se rendre à McMurray par deux routes: l'une par Prince-Albert, Green-Lake, Portage-la-Losche, la rivière à l'Eau-Claire (*Clear Water River*) et McMurray; l'autre *via* Calgary, Edmonton, Athabasca-Landing et McMurray.

En quittant McMurray le voyageur descend par les cours d'eau jusqu'à la rivière Peel, et cela sans effort, sans danger et sans difficulté.

Partout sur son chemin il rencontre des postes de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, des missionnaires disposés à lui rendre service, et qui prêchent la charité, puis des sauvages prêts à lui servir de guides pour lui faciliter son voyage, sans, toutefois, se montrer trop exigeants.

Outre le lac Athabasca et le grand lac de l'Esclave, que l'on peut traverser sans danger, il y a le portage du Fort-Smith, qui se trouve à 140 milles en aval du lac Athabasca. Ce portage a dix-huit milles de longueur, et peut se faire en charrettes, ou chariots tirés par des chevaux ou des bœufs.

Si, en partant de Régina, vous me demandez quelle est la meilleure route pour atteindre McMurray; si vous me demandez si c'est par *via* Edmonton, ou *via* Prince-Albert et Green-Lake, je vous avouerai, cher monsieur, que je préférerais la route *via* Prince-Albert et Green-Lake, et voici mes raisons: Cette route, sur tout son parcours, est directe et plus courte de 300 milles. Elle ne présente pas le moindre danger, et elle est extrêmement économique. C'est par ce chemin que la Compagnie de la Baie-d'Hudson, depuis soixante-quinze ans, a transporté les marchandises destinées à l'approvisionnement de ses postes situés sur l'Athabasca et la Mackenzie. Cette compagnie continuerait à le faire encore si le développement de son commerce ne l'eût forcé de se servir du chemin de fer de Calgary et d'Edmonton, et de construire un steamer sur la rivière Athabasca.

Tous ceux qui ont remonté ou descendu la rivière Athabaska, ont conservé le souvenir des difficultés qu'ils ont rencontrées, et les dangers auxquels ils se sont trouvés exposés en descendant le cours impétueux de cette rivière. Lorsque les eaux de cette rivière se trouvent gonflées par celles descendues des montagnes, comme la chose arrive deux ou trois fois chaque printemps, les vagues sont énormes, et une simple erreur de manœuvre pourrait vous coûter la vie.

Route pour le Yukon.

Il vaut mieux éviter les rapides. Les guides qui, dans ces occasions, tiennent le sort du voyageur entre leurs mains, en profitent et en abusent par leurs exigences exorbitantes et malhonnêtes. En automne, lorsque l'eau est basse, le lit des rapides est parsemé de rochers et de bancs de sable, ce qui nécessite, dans ces cas, le portage des marchandises et une grande perte de temps.

Outre les grands rapides qui semblent être comme la clef de la contrée dans la direction du nord, le voyageur est obligé de franchir neuf autres rapides, dont quelques-uns ont plusieurs milles de long, et dans lesquels la vie et la propriété courent de grands risques.

Ces raisons seules, sans rien dire de la question d'économie de temps et d'argent font pencher mon opinion du côté de la route *via* Régina, Prince-Albert, Green-Lake, l'Île à la Crosse, le portage la Losche, la rivière à l'Eau-claire et McMurray.

Comme je l'ai déjà dit, cette route ne présente aucun danger; elle est directe, très agréable et la parcourir est comme un voyage de plaisir. L'essentiel par cette route, est de se faire préparer d'avance à Green-Lake, un bateau, afin de sauver du temps.

Telle est, mon cher monsieur, mon humble opinion basée sur mes nombreux voyages par chacune de ces routes pendant les vingt-quatre années que j'ai passées dans le Nord-Ouest, dont seize ont été données aux missions de l'Athabasca et de la McKenzie.

Acceptez, cher monsieur, mes meilleures salutations.

ALBERT PASCAL, O.M.I.,
Vicaire apostolique de la Saskatchewan.

OTTAWA, 3 mai 1898.

Le comité s'est assemblé aujourd'hui.

Président, l'honorable M. BOULTON—

M. A. ST. CYR est appelé et interrogé par le comité comme suit :

Le PRÉSIDENT.—L'objet de ce comité est de s'assurer par une enquête des meilleures mesures à prendre pour relier le réseau de voies ferrées canadiennes à la région du Yukon et voir jusqu'à quel point une route par l'est serait plus avantageuse au commerce qu'une route partant de la côte. Quelle exploration avez-vous faite dans cette région ?

M. ST. CYR.—J'ai exploré la région du lac Teslin et de la rivière Teslin.

Le PRÉSIDENT.—L'année dernière ?

M. ST. CYR.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Etiez-vous allé là auparavant ?

M. ST. CYR.—Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT.—C'est votre premier voyage dans cette région ?

M. ST. CYR.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Êtes-vous jamais allé là en passant par Edmonton ?

M. ST. CYR.—Non.

Le PRÉSIDENT.—Avez-vous commencé votre exploration à Telegraph-Creek ?

M. ST. CYR.—Oui, et j'ai fait une exploration pour le tracé d'un sentier.

Le PRÉSIDENT.—Pour un chemin de charrette, ou pour un chemin de fer ?

M. ST. CYR.—Cette exploration avait aussi pour objet de donner une description de la contrée.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—Par où êtes-vous pénétré dans la région ? ou quel a été votre point de départ ?

M. ST. CYR.—Telegraph-Creek.

Le PRÉSIDENT.—Vous avez remonté la Stikine ?

M. ST. CYR.—Oui, j'ai remonté cette rivière.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—A quelle époque de l'année ?

M. ST. CYR.—Je me suis rendu là en mai—c'est-à-dire vers le milieu du mois.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—La rivière, je suppose, était alors entièrement ouverte ?

M. ST. CYR.—Oui, et l'eau était passablement haute.

Le PRÉSIDENT.—Et vous avez alors commencé l'exploration pour le tracé d'une route à partir de Telegraph Creek jusqu'au lac Teslin ?

M. ST. CYR.—Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT.—Et quelle est la nature de la contrée que vous avez traversée, et veuillez nous en donner une description.

M. ST. CYR.—D'abord, j'ai longé la Stikine et poussé mon exploration jusqu'au pont de Tahltan. Cette partie de la contrée est coupée par de nombreux ravins.

Le PRÉSIDENT.—Le pont de Tahltan est au dessus de Telegraph Creek ?

M. ST. CYR.—Oui, et il en est éloigné d'environ onze milles.

Le PRÉSIDENT.—Vous êtes monté jusque-là, je présume, dans le but d'essayer de sortir de la région de la Stikine.

M. ST. CYR.—Oui ; il y avait, là, un ancien sentier et j'ai voulu voir quelle était la nature du pays traversé par ce sentier.

Lorsque vous avez atteint la rivière Tahltan, la gorge qu'il y a là est un véritable obstacle à un chemin de quelque espèce qu'il soit.

Route pour le Yukon.

Le seul chemin qui existe aujourd'hui est un sentier de bêtes de charge. Il serait même passablement difficile d'y ouvrir un chemin de charrette, ou un simple sentier de bêtes de charge.

Je suis revenu à Telegraph-Creek, et je retournai à la Passe, à Tahltan, et, naturellement, il me fallut, à cet endroit, traverser le sommet. Ce sommet est élevé, je crois, de 3,500 pieds au dessus du niveau de la mer.

Le PRÉSIDENT.—C'est-à-dire, de Telegraph-Creek, ou de Tahltan ?

M. ST. CYR.—De Telegraph-Creek.

Le PRÉSIDENT.—Le sommet est de 3,500 pieds, environ, au-dessus du niveau de la mer.

M. ST. CYR.—Je n'en suis pas sûr, mais je crois que le rapport donne ce chiffre, c'est-à-dire mon rapport.

Le PRÉSIDENT.—Quelle est la nature du pays en sortant de la région de Telegraph-Creek ? La vallée est-elle bien profonde ?

M. ST. CYR.—Oui, et c'est une pente régulière—et passablement abrupte—jusqu'à la Passe. La rampe moyenne est d'environ six pour cent.

Le PRÉSIDENT.—Et la montée est de plusieurs milles de longueur ?

M. ST. CYR.—Oui, environ neuf milles.

Le PRÉSIDENT.—C'est-à-dire, pour se rendre jusqu'au sommet ?

M. ST. CYR.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Et puis, que trouvez-vous après avoir franchi le sommet ?

M. ST. CYR.—Après avoir franchi le sommet, le terrain est passablement uni jusqu'au près de la rivière Tahltan. Il y a là un plateau d'environ 150 pieds de haut en gagnant la rivière, et, naturellement, en atteignant la rivière par ce sentier je sauve environ 1,200 pieds.

Le PRÉSIDENT.—Et puis, en continuant, quelle est la nature du pays que vous rencontrez ?

M. ST. CYR.—Oh ! c'est un pays plan et avantageux.

Le PRÉSIDENT.—Puis, après, vous gagnez le sommet ?

M. ST. CYR.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Il n'y a qu'un sommet à franchir ?

M. ST. CYR.—Il n'y a que deux sommets ; mais l'autre n'a que 200 pieds de haut, et, à partir de la rivière, il y a un plateau pouvant servir de chemin. Puis, c'est uni jusqu'à la vallée de la fourche nord de la Tahltan, de même jusqu'au poste Eggle.

Le PRÉSIDENT.—C'est-à-dire, sur le lac Teslin ?

M. ST. CYR.—Non sur la rivière Cacketts. C'est une des tributaires.

Le PRÉSIDENT.—Et puis à partir de cette rivière qu'y a-t-il ?

M. ST. CYR.—À partir de ce point il y a une montagne escarpée, très escarpée même.

Le PRÉSIDENT.—Qu'il faut franchir ?

M. ST. CYR.—Oui, et puis nous atteignons la hauteur des terres. À partir de ce point jusqu'à la rivière Maligne, la contrée est passable.

Le PRÉSIDENT.—Ainsi, les rampes sont passablement roides à certains endroits ?

M. ST. CYR.—Oui, très roides.

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—Les rampes sont roides à partir de Telegraph Creek jusqu'au lac Teslin ?

M. ST. CYR.—Oui, les rampes sont roides à partir de Telegraph Creek jusqu'au sommet, et aussi depuis le poste Eggle jusqu'à la hauteur des terres.

Le PRÉSIDENT.—L'eau, à ce point, commence à se déverser dans la direction du nord, tandis que, jusque là, elle se déversait dans la direction du sud dans la Stikine ?

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—L'eau se déverse dans la direction du nord avant que vous atteigniez le lac Teslin ?

M. ST. CYR.—Oui, cette eau se déverse dans la direction du nord et se joint à la rivière Inklin, et à partir de la vallée de la rivière Inklin il y a encore 60 milles pour atteindre le lac Teslin.

Le PRÉSIDENT.—Il y a encore 65 milles pour atteindre le lac Teslin ?

M. ST. CYR.—Oui, et cet endroit n'est pas avantageux. À partir de la rivière Maligne jusqu'au Gros Lac (Big Lake), c'est une contrée désavantageuse ; mais j'ai

tracé une ligne sur le côté oriental de la vallée qui pourrait servir à un chemin de charrette, ou à une voie ferrée.

Honorable M. MACCLUM.—Sur le côté est de la vallée ?

M. ST. CYR.—Oui, sur le côté est de la vallée.

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—Y a-t-il maintenant à cet endroit un sentier de charrette ou un chemin de traîneau ?

M. ST. CYR.—Je ne pourrais pas le dire.

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—Dans l'endroit désavantageux dont vous venez de parler ?

M. ST. CYR.—Oui, il y a un sentier—un simple sentier de bêtes de charge.

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—On a dû, autrefois, avoir un sentier quelconque pour atteindre Cassiar ?

M. ST. CYR.—A travers ce district ?

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—Oui, on avait coutume de se rendre jusqu'à un endroit situé quelque peu à l'est du lac Teslin, vers ces lacs que l'on rencontre dans cette région, jusqu'à Cassiar. Y a-t-il à cet endroit un sentier par où l'on peut monter ?

M. ST. CYR.—Oui, ce sentier est encore beaucoup fréquenté.

Le PRÉSIDENT.—Jusqu'à ces lacs ?

M. ST. CYR.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Puis l'on parle aussi de dix milles au delà ?

M. ST. CYR.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Et quels sont ces dix milles ?

M. ST. CYR.—Naturellement c'est une partie de la rivière. A l'eau basse, cette portion peut-être appelée l'embouchure de la rivière du Cygne Blanc (White Swan river). Elle se déverse dans le Big Lake, à l'endroit où se trouve le poste Corbett.

Le PRÉSIDENT.—Et l'eau est très basse à cet endroit ?

M. ST. CYR.—Oui, l'eau est peu profonde.

Le PRÉSIDENT.—Ainsi vous montez au delà pour trouver une plus grande profondeur d'eau ?

M. ST. CYR.—Il y a une couple d'endroits dans les détroits où il n'y a pas plus de trois pieds d'eau. C'est la profondeur que j'ai trouvé dans le mois de septembre.

Le PRÉSIDENT.—Jusqu'à quel point de l'Hootalinqua êtes-vous allé ?

M. ST. CYR.—Je l'ai descendu d'un bout à l'autre.

Le PRÉSIDENT.—La construction d'une voie ferrée serait-elle possible dans la vallée de l'Hootalinqua, jusqu'au Fort Selkirk ?

M. ST. CYR.—Je ne pourrais pas dire jusqu'au Fort Selkirk, parce que je ne suis pas allé plus loin que le confluent de l'Hootalinqua et la rivière Lewes.

Le PRÉSIDENT.—Une voie ferrée est-elle praticable jusque là ?

M. ST. CYR.—Cette rive est un plateau, et il n'y a là que des plateaux.

Le PRÉSIDENT.—Ce que nous appelons les contre-forts de la chaîne principale des montagnes aboutissent à cet endroit ?

M. ST. CYR.—Oui. Comme vous le savez, il y a de profonds ravins ; mais il n'y a pas de rochers à miner. C'est tout du gravier.

Le PRÉSIDENT.—Mais, naturellement, la traverse de ces ravins serait dispendieuse ?

M. ST. CYR.—Oui. Les bords de ces ravins sont très élevés ; c'est-à-dire, ces ravins sont très profonds.

Le PRÉSIDENT.—Puis, vous avez continué vos observations sur la région de la Tooya. Vous êtes venus en arrière, et vous vous êtes dirigé dans la vallée de cette rivière—petit cours d'eau qui coule jusqu'au lac Tooya. Cette route vous a conduit dans la région de la rivière Dease ?

M. ST. CYR.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Comment cette route jusqu'au lac Tooya vous a-t-elle paru ?

M. ST. CYR.—Je n'ai pas parcouru toute la distance. J'ai été rappelé dans l'autonne, comme vous le savez. Naturellement, j'ai dû suivre les instructions qui m'ont été données ; mais j'ai vu que la région est élevée.

Route pour le Yukon.

Honorable sir JOHN CARLING.—Quelles étaient vos instructions ? Avaient-elles pour objet de vous faire exécuter une exploration pour la construction d'un chemin de fer ?

M. ST. CYR.—C'était de me tenir à un niveau élevé sur le côté oriental de la vallée de la Tooya.

Honorable sir JOHN CARLING.—Vous êtes un ingénieur n'est-ce pas ?

M. ST. CYR.—Je suis arpenteur.

Honorable M. MACDONALD (C. A.)—Êtes-vous allé là pour le compte du gouvernement fédéral ?

M. ST. CYR.—Oui.

Honorable SIR JOHN CARLING.—Ce n'était pas en vue de construire un chemin de fer, ou toute autre route ?

M. S. CYR.—Non.

Le PRÉSIDENT.—Vous aviez pour instructions de faire seulement une exploration pour trouver un tracé de route et de vous assurer de la nature de la contrée, des hauteurs, etc.

M. ST. CYR.—Oui.

Honorable M. MCCALLUM.—Vous parlez de la possibilité de construire un chemin de fer le long de la rivière. Pourriez-vous le construire à une petite distance de la rivière ?

M. ST. CYR.—Vous voulez parler de la rivière Hootalinqua.

Honorable M. MCCALLUM.—Oui ?

M. ST. CYR.—Les montagnes et collines sont éloignées de cette rivière.

Honorable M. MCCALLUM.—Quand vous nous parlez d'un ravin, vous reconnaissez, sans doute, que la plus grande profondeur se trouve à proximité de la rivière qui y coule ?

M. ST. CYR.—Oui.

Honorable M. MCCALLUM.—Mais vous ne pourriez aucunement vous éloigner de la rivière n'est-ce pas ?

M. ST. CYR.—Les montagnes sont coupées par de profondes vallées, et plusieurs d'entre elles longent le bord de l'Hootalinqua. Naturellement, si vous prolongez votre voie ferrée assez loin, vous serez obligé de traverser toutes ces vallées.

M. ST. CYR.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Vous dites que si le chemin de fer dépassait le lac Teslin, il faudrait traverser toutes ces vallées ?

M. ST. CYR.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Et naturellement, ces vallées sont très larges à leur ouverture ?

M. ST. CYR.—Oui ; mais, naturellement, le travail sur les plateaux serait aisé vu que ce sont tous des vallées.

Le PRÉSIDENT.—Mais vous ne pourriez pas barrer les ravins. Il vous faudrait les traverser avec des ponts de chevaux ?

M. ST. CYR.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Pour ce qui regarde cette route de la rivière Tooya, est-elle plus aisée que celle que vous avez suivie ?

M. ST. CYR.—Je n'en ai pas exploré la vallée.

Le PRÉSIDENT.—Vous ne l'avez pas explorée suffisamment ?

M. ST. CYR.—Non.

Le PRÉSIDENT.—La route Tooya conduit jusque dans la région des montagnes de Cassiar. Y-a-t-il aussi des mines dans la région de la rivière Dease ?

M. ST. CYR.—Oui. Le lac Dease est à une certaine distance, à l'est du lac Tooya.

Le PRÉSIDENT.—Trente ou quarante milles ?

M. ST. CYR.—Oui, et naturellement, ceux qui se rendent au lac Dease, suivent la rive droite de la Stikine.

Le PRÉSIDENT.—Jusqu'à ce qu'ils arrivent passablement près du lac Dease ?

M. ST. CYR.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Cette route serait-elle praticable, supposé qu'un chemin de fer de l'Est soit construit ? Y-a-t-il moyen de traverser la Stikine à cet endroit ? Est-ce un endroit très facile, ou difficile, à traverser ?

M. ST. CYR.—Vous voulez parler de la région située vis-à-vis de la Tooya ?

Le PRÉSIDENT.—Supposé que le chemin de fer de l'Est pénétrerait par la passe de la Tête-Jaune, ou la passe de la rivière au Pin, afin de se raccorder avec la voie ferrée construite du côté-ouest, quelle espèce de traverse pourrait-on faire sur la Stikine ?

M. ST. CYR.—La traverse serait mauvaise, parce que ce ne sont que des "cañons".

Le PRÉSIDENT.—Un "cañon" est un passage étroit dont les bords, ou murs, sont parallèles ?

M. ST. CYR.—Oui, et aussi entre des montagnes élevées et rapprochées.

Le PRÉSIDENT.—En sorte qu'un chemin de fer de l'Est aurait des difficultés considérables à surmonter pour traverser la Stikine ?

M. ST. CYR.—Au pont de Tahltan, ce serait très difficile. Il pourrait y avoir plus au nord quelques autres endroits plus avantageux.

Honorable M. MACDONALD (C.A.).—Le courant de la rivière Stikine est-il très rapide à partir de Glenora jusqu'à Telegraph Creek ?

M. ST. CYR.—Oui.

Honorable M. MACDONALD (C.A.).—Un chemin de fer devrait avoir Glenora pour point de départ et non Telegraph Creek. M. Jennings, dans son rapport sur cette partie de la rivière, dit que le courant est très fort à cet endroit, et qu'un steamer serait très exposé à y faire naufrage s'il se trouvait privé de sa force à vapeur. Dans ce cas il serait lancé contre les rochers.

M. ST. CYR.—Oui, il y a, en effet, un mauvais rapide à une certaine distance au dessus de Glenora.

Honorable M. MACDONALD (C.A.).—Mais vous devez franchir ce rapide pour atteindre Telegraph Creek.

M. ST. CYR.—Oui, mais en mai, il n'y avait aucun indice de rapide à cet endroit.

Honorable M. MACDONALD (C.A.).—Parce que les eaux étaient hautes, sans doute.

M. ST. CYR.—Oui.

Honorable M. MACDONALD (C.A.).—Et le courant était très fort, n'est-ce pas ?

M. ST. CYR.—Oui, passablement fort ; mais sa roideur n'empêche pas les steamers de le franchir.

Honorable M. MACDONALD (C.A.).—Avez-vous examiné toute autre route au sud de la rivière Stikine ?

M. ST. CYR.—Non.

Honorable M. MACDONALD (C.A.).—Ni la rivière Skeena, ni la rivière Nass, ni aucune autre ?

M. ST. CYR.—Non. J'ai passé l'été entre la rivière Stikine et la rivière Lewes.

Honorable sir JOHN CARLING.—Quelle est la distance de Glenora à Telegraph Creek ?

M. ST. CYR.—Elle est d'environ douze milles.

Le PRÉSIDENT.—Toutes les explorations que vous avez faites dans cette région du nord-ouest jusqu'à présent sont celles que vous avez faites l'année dernière ?

M. ST. CYR.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Et vous les avez faites simplement pour choisir un tracé de chemin à partir de la Stikine jusqu'au lac Teslin et plus au nord ?

M. ST. CYR.—Oui et pour explorer la vallée de cette région.

Le PRÉSIDENT.—Cette exploration vous donne une idée, pour ce qui regarde ce point, des difficultés qu'il y aurait à l'atteindre au moyen d'un chemin qui partirait de l'est. Lorsque vous dites que, un peu plus au nord, il est possible qu'il y ait un endroit où la Stikine puisse être traversée, vous voulez dire un peu plus au nord-est ? Précisément au sud du lac Dease la traverse pourrait être plus aisée ?

M. ST. CYR.—Oui, elle pourrait être plus aisée ; mais je ne pourrais l'affirmer.

Honorable M. MACDONALD (C.A.).—Avez-vous fait tout le trajet jusqu'à la région du Yukon ?

M. ST. CYR.—Non, monsieur.

Honorable M. MACDONALD (C.A.).—Vous n'avez pas fait tout le trajet ?

Route pour le Yukon.

M. St. Cyr.—Non.

Honorable M. MacDONALD (C.A.)—Vous riez en entendant dire tout le trajet. C'est un long trajet, sans doute ?

M. St. Cyr.—La distance est longue.

Le PRÉSIDENT.—Et toutes ces régions, celles de la Tooya et du lac Dease, sont montagneuses, n'est-ce pas ?

M. St. Cyr.—Il y a quelques vallées.

Honorable M. MacDONALD (C.A.)—Je présume que si vous aviez atteint la région du Yukon, vous n'en seriez pas revenu et vous seriez encore à faire des fouilles pour trouver de l'or ?

M. St. Cyr.—Peut-être, en effet, que je ne pourrais plus en sortir.

Honorable M. McCALLUM.—Vous y êtes allé en mai ?

M. St. Cyr.—Oui.

Honorable M. McCALLUM.—Quand êtes-vous parti de là ?

M. St. Cyr.—J'ai quitté la rivière Lewes dans le mois de novembre.

Honorable M. McCALLUM.—La glace était-elle alors formée ?

M. St. Cyr.—Non, il n'y avait pas encore de glace de formée sur l'Hootalinqua.

Honorable M. McCALLUM.—C'est-à-dire en novembre ?

M. St. Cyr.—Oui, je crois.

Le PRÉSIDENT.—C'est-à-dire que vous avez alors quitté cet endroit pour revenir ?

M. St. Cyr.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Et il n'y avait pas encore de glace de formée ?

M. St. Cyr.—Non.

Honorable M. McCALLUM.—Le temps n'était-il pas très froid alors ?

M. St. Cyr.—Oui.

Honorable M. McCALLUM.—Le courant de la rivière devait donc être très rapide puisque la glace ne se formait pas ?

M. St. Cyr.—Cette rivière Hootalinqua est un cours d'eau passablement profond. Naturellement, toute l'eau de la rivière vient du Gros lac (*Big Lake*), et c'est ce qui donne de la chaleur à l'eau.

Quant au lac Teslin, il n'est pas chaud, mais il est—

Honorable M. McCALLUM.—Il est plus chaud qu'il ne le serait dans d'autres endroits.

Le PRÉSIDENT.—Avez-vous rencontré quelques mineurs, ou quelques exploitations minières ?

M. St. Cyr.—Il y a quelques années, sur la rivière Hootalinqua, des mines ont été exploitées ?

Le PRÉSIDENT.—Et sont maintenant abandonnées ?

M. St. Cyr.—Oui, et les mineurs ont dû partir lorsque l'excitation relative aux mines du Klondike a éclaté.

Honorable M. McCALLUM.—Quand ils ont cru trouver quelque chose de mieux ailleurs, ils sont partis.

Le PRÉSIDENT.—Avez-vous formé une opinion sur la richesse minière de cette contrée ?

M. St. Cyr.—Nous avons fait des lavages dans cette région, et c'est de l'or pur que l'on trouve dans les sables. Nous avons aussi fait des lavages sur la rivière Tahltan et avons trouvé de l'or.

Le PRÉSIDENT.—Vous avez vu partout du sable brillant ?

M. St. Cyr.—Oui, et surtout en aval du pont, le long de la rivière, et avant d'arriver aux fourches, nous avons aussi trouvé du sable brillant. Mais avant d'atteindre ce point nous n'apercevons aucun indice d'or.

Le PRÉSIDENT.—Quelles sont ces fourches ?

M. St. Cyr.—Ce sont les fourches du Tahltan.

Le PRÉSIDENT.—Et de la Stikine ?

M. St. Cyr.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Et en amont des fourches ?

M. St. Cyr.—En aval des fourches.

Le PRÉSIDENT.—Vous avez trouvé de l'or en aval des fourches ?

M. St. Cyr.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Mais vous n'en avez pas trouvé en amont ?

M. St. Cyr.—Non.

Le PRÉSIDENT.—Et votre rapport est inséré dans le rapport du Département du ministère de l'Intérieur ?

M. St. Cyr.—Oui.

Honorable M. McCallum.—Vous êtes sur le point de retourner dans cette région, n'est-ce pas ?

M. St. Cyr.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Dans la même localité ?

M. St. Cyr.—Non monsieur, je dois aller sur le lac Teslin et à l'est de ce lac.

Honorable M. Macdonald (C.-A.)—Étiez-vous avec M. Coste, ce printemps ?

M. St. Cyr.—Non monsieur,

Honorable M. Macdonald (C.-A.)—Vous ne l'avez pas accompagné ?

M. St. Cyr.—Non.

Le PRÉSIDENT.—Est-ce que M. Coste est encore ici, ou est-il sur son retour ?

M. St. Cyr.—Je ne l'ai pas vu

Le PRÉSIDENT.—Ferez-vous la trajet par la Stikine, ou par quelle route le ferez-vous ?

M. St. Cyr.—Je ferai cette fois le trajet par Dyea.

Le PRÉSIDENT.—Vous descendrez jusqu'à l'Hootalingua.

M. St. Cyr.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Vous reviendrez par les lacs ?

M. St. Cyr.—Non, en passant par Dyea il me faudra voyager par la passe Chilcoot.

Le PRÉSIDENT.—Et il vous faudra remonter l'Hootalingua ?

M. St. Cyr.—Oui ; mais si je remonte l'Hootalingua, il me faudra revenir sur mes pas.

J'essaierai de traverser le lac Marsh à l'Hootalingua.

Le PRÉSIDENT.—C'est la partie nord du lac Teslin ?

M. St. Cyr.—Oui, et de là j'atteindrai Nicutlin.

Le PRÉSIDENT.—C'est-à-dire à l'est ?

M. St. Cyr.—Oui, à mi-chemin, environ, du Gros lac.

Le PRÉSIDENT.—Et en pénétrant là vous essaieriez de vous ouvrir un chemin en descendant vers l'est ?

M. St. Cyr.—Il me faudra remonter le cours supérieur de la rivière jusqu'à la région de Cassiar, et j'essaierai ensuite de traverser en gagnant la rivière du gros Saumon.

Honorable M. Macdonald (C.A.)—C'est l'endroit où le major Walsh a campé tout l'hiver ?

M. St. Cyr.—Oui, mais je crois que c'était entre la rivière du gros Saumon et la rivière du petit Saumon.

Le PRÉSIDENT.—Et votre voyage a pour objet d'explorer la contrée pour trouver un tracé de chemin ?

M. St. Cyr.—C'est pour explorer la contrée généralement. Cette région est inconnue et il n'y a pas encore de carte pour la représenter.

Le PRÉSIDENT.—Le devoir que vous avez à remplir est de faire un relevé topographique de la région.

M. St. Cyr.—Oui. Je ne suis pas sûr de l'exactitude des chiffres que j'ai donnés pour indiquer les hauteurs ; mais mes notes peuvent donner des renseignements précis sur ce point.

Le PRÉSIDENT.—Comment déterminez-vous les hauteurs ? Est-ce par une exploration barométrique ?

M. St. Cyr.—Oui. J'ai laissé mon baromètre à la rivière, sous la garde de M. Heenan.

Le PRÉSIDENT.—Ce dernier est votre assistant ?

M. St. Cyr.—Non, c'est un garde-magasin de l'endroit. Je me suis muni de mes autres instruments et j'ai gravi le sommet.

Route pour le Yukon.

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—Y avait-il beaucoup de neige sur le sol, dans le mois de mai, lorsque vous êtes allé là ?

M. St. Cyr.—Il n'y en avait pas beaucoup, et j'en ai trouvé quelque peu dans la passe. Il y avait surtout de la neige à l'ombre.

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—Mais pas assez pour empêcher de voyager ?

M. St. Cyr.—Non, pas assez pour empêcher de voyager par ce chemin.

M. HENRY A. McLEOD, I.C., comparait devant le comité et est interrogé comme suit:—

Le PRÉSIDENT.—Nous aimerions, M. McLeod, obtenir de vous les renseignements que vous pouvez posséder relativement à cette région. Je crois que vous connaissez cette contrée depuis une vingtaine d'années.

M. McLEOD.—Oui je connais la Colombie-Anglaise depuis une vingtaine d'années. Je me suis rendu là, pour la première fois, en 1879.

Le PRÉSIDENT.—Êtes vous allés là, depuis ?

M. McLEOD.—Oh! oui. J'ai démeuré, là, presque continuellement de 1879 à 1891; c'est-à-dire, dans la partie méridionale de la Colombie-Anglaise, dans le voisinage de la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique.

Le PRÉSIDENT.—Connaissez-vous quelque chose de la route qui partirait d'Edmonton et qui pénétrerait dans cette région du Nord Ouest ?

M. McLEOD.—Je connais cette contrée jusqu'à Dunvegan, endroit situé sur la rivière de la Paix; mais je connais peu le pays en gagnant plus au nord. J'ai parcouru une trentaine de milles plus au nord; mais je ne suis pas allé plus loin.

Je me suis rendu à Dunvegan, sur la rivière de la Paix, en partant de l'embouchure de la Skeena et du Port-Simpson. De Dunvegan je me suis rendu à Edmonton; puis de là j'ai continué ma route vers l'est jusqu'à Battleford, et de là je me suis rendu à Winnipeg.

J'ai fait tout ce trajet avec des chevaux, des charrettes, etc.

Le PRÉSIDENT.—Vous vous êtes mis en route avec chevaux et charrettes sur la Skeena ?

M. McLEOD. Oh! non. Nous fûmes obligés d'aller en canots jusqu'au port de la Skeena. Puis nous fîmes portage par le sentier jusqu'au lac Babine. Nous descendîmes ce lac en canot jusqu'à une distance de 100 milles environ. Nous avons ensuite fait un portage pour traverser jusqu'au lac Stuart où nous trouvâmes un bateau de la compagnie de la Baie d'Hudson qui avait été envoyé là pour nous recevoir. Nous fûmes ensuite à notre disposition des chevaux et des mules à partir du Fort-Saint-James, sur le lac Stuart, pour gagner le Fort-MacLeod et la rivière au Panais. Nous avons obtenu, à cet endroit, un bateau avec lequel nous avons descendu la rivière au Panais jusqu'à la rivière de la Paix, et de là jusqu'au Grand Portage.

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—Cherchiez-vous alors le tracé destiné au chemin de fer canadien du Pacifique pour atteindre le Pacifique ?

M. McLEOD.—Oui, monsieur.

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—Pour ce qui regarde la rivière Skeena, un chemin pourrait-il être construit sur les bords de cette rivière ?

M. McLEOD.—Oui; mais ce serait, à certains endroits, une entreprise dispendieuse.

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—A partir d'Inverness ?

M. McLEOD.—Oui, ou à partir du Fort-Simpson.

Honorable M. Macdonald (C.A.)—Le port de mer sur la Skeena est passablement avantageux, n'est-ce pas ?

M. McLEOD.—Oui, il y a un bon havre au Port-Simpson, et le havre de la Skeena n'est pas tout-à-fait aussi bon.

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—Le courant est très fort ?

M. McLEOD.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Et croyez-vous que le Port-Simpson soit le meilleur havre ?

M. McLEOD.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Pouvez-vous traverser du Port-Simpson à la Skeena ?

M. McLEOD.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Et puis par cette rivière vous avez atteint Hazleton où le sentier traverse ?

M. McLEOD.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Puis, vous avez descendu la rivière, et comment vous êtes vous rendu de là jusqu'au lac Babine ?

M. McLEOD.—Nous avons fait portage sur une haute montagne, et ce sont des sauvages qui ont traversé nos pièges.

Le PRÉSIDENT.—Vous n'avez pu trouver un tracé de chemin de fer par cette route ?

M. McLEOD.—Pas par cette route. Il vous faudrait faire un détour en suivant le cours d'eau.

Le PRÉSIDENT.—De quel cours d'eau voulez-vous parler ?

M. McLEOD.—La décharge du lac Babine.

Le PRÉSIDENT.—Il vous faudrait remonter la Skeena jusqu'à la décharge du lac Babine ?

M. McLEOD.—Oui, la Skeena.

Le PRÉSIDENT.—Voici (en indiquant la carte) ; il vous faudrait remonter ici et puis pénétrer dans la vallée de la Babine ?

M. McLEOD.—Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT.—Et puis, de là jusqu'au lac Stuart ?

M. McLEOD.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Puis, pénétrer dans la vallée du lac Stuart ?

M. McLEOD.—Oui, en passant par la rivière de la Paix et en traversant ensuite jusqu'à Edmonton.

Le PRÉSIDENT.—Avez-vous traversé la passe de la rivière au Pin ?

M. McLEOD.—Non. M. Cambie et le D^r Dawson l'ont traversée lors de la dernière saison, avec des chevaux et nous les avons rencontrés à Dunvegan après avoir descendu la rivière sur un radeau à partir de l'autre côté du Grand Portage.

Le PRÉSIDENT.—En sorte que, si un chemin de fer était construit à partir du Port Simpson jusqu'à la Skeena; de là jusqu'à la jonction de la rivière Babine; puis en descendant dans la direction du lac Babine, et ainsi de suite, puis en suivant le cours de la rivière au Panais, vous pourriez ensuite continuer ainsi tout le trajet en descendant ?

M. McLEOD.—Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT.—Avez-vous été obligé de faire quelque portage ?

M. McLEOD.—Nous avons été obligés de faire portage dans les environs du Fort-Saint-Jean.

Le PRÉSIDENT.—Combien de milles y a-t-il, d'après vous du Port-Simpson à la rivière au Panais ?

M. McLEOD.—Il y a à peu près 300 milles.

Le PRÉSIDENT.—Pour tout le parcours ?

M. McLEOD.—C'est à dire, par la vallée de la rivière de la Paix en franchissant la passe de la rivière au Pin; puis en descendant la rivière de la Paix; puis en traversant jusqu'à Edmonton, après avoir traversé la rivière Athabasca.

Le PRÉSIDENT.—Avez-vous exploré la passe Tête-Jaune ?

M. McLEOD.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Puis, vous avez continué vos explorations à partir de la passe Tête-Jaune ?

M. McLEOD.—Oui, à partir du sommet de la Tête-Jaune jusqu'à Winnipeg, c'est-à-dire, à quelques milles de cette ville.

Honorable M. MACDONALD (U.-A.)—De quelle nature est la montée et la descente de l'un et de l'autre versant des montagnes

Route pour le Yukon.

M. McLEOD.—Le versant oriental est très facile, et il possède une large vallée. Quant à l'autre versant, il est comparativement aisé aussi ; mais je ne l'ai pas descendu. J'en ai vu, toutefois, le profil, et je le crois très aisé.

Le PRÉSIDENT.—Après avoir franchi la passe Tête-Jaune, vous êtes-vous rendu à Athabaska-Landing, dans la région d'Edmonton ?

M. McLEOD.—Oui, dans la région d'Edmonton, à, au moins, trente ou quarante milles de ce village.

Le PRÉSIDENT.—Cette carte fait un peu mieux voir les choses en prenant comme point de départ le Port-Simpson.

M. McLEOD.—Nous avons remonté Wap Inlet, et nous sommes descendu la rivière Babine jusqu'au lac Babine.

Le PRÉSIDENT.—C'est un chemin passablement détourné.

M. McLEOD.—Il peut, toutefois, y avoir d'autres routes par la rivière Buckley, qui soient meilleures.

Le PRÉSIDENT.—Êtes-vous allé là dernièrement ?

M. McLEOD.—Non ; Je ne suis pas allé dans cette contrée depuis 1879, c'est-à-dire, dans la région de la rivière de la Paix.

Le PRÉSIDENT.—La plus grande partie de vos explorations a été faite pour le chemin de fer Canadien du Pacifique ?

M. McLEOD.—Oui. Pendant les dernières années, naturellement, mes explorations ont été faites sur la ligne principale de cette voie ferrée, dans la région de la rivière Fraser.

Le PRÉSIDENT.—Mais auparavant, vous avez opéré dans la passe Tête-Jaune ?

M. McLEOD.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Vous n'avez pas gagné l'ouest en partant de la Tête-Jaune ?

M. McLEOD.—Non, je ne me suis avancé que de quelques milles dans cette direction. J'ai fait quelques autres explorations près du sommet de la passe Tête-Jaune, dans la direction du sud, sur la rivière Maligne, et j'ai constaté qu'un chemin de fer ne pouvait être construit dans cette région.

Le PRÉSIDENT.—Le but de ce comité est de déterminer jusqu'à quel point il serait économique, au point de vue commercial, d'atteindre cette région nord-ouest et toutes les exploitations minières qu'il y a dans cette région, au moyen d'une route partant de l'est au lieu de traverser directement le continent jusqu'au Pacifique ; de remonter la côte et de là pénétrer dans l'intérieur. Quant à l'idée de pénétrer dans cette région en partant, disons d'Edmonton, ou de quelque autre endroit, dans ce voisinage, connaissez-vous quelle serait la meilleure route à choisir ? D'après ce que je puis voir, vous ne connaissez aucunement la rivière Liard ?

M. McLEOD.—Non, je n'ai pas pénétré aussi au nord que cela ?

Le PRÉSIDENT.—Afin de développer le plus possible l'industrie minière qui est celle de ces montagnes, et, au point de vue de la possibilité d'ouvrir une route jusqu'à cette région et de sa longueur, quelle route seriez-vous disposé à suivre ?

M. McLEOD.—Je crois que la plus praticable, ou l'une des plus possibles, serait celle qui suivrait la rivière de la Paix jusqu'à la rivière Omenica, et de là la rivière Findlay et la rivière Noire.

Le PRÉSIDENT.—Supposé que nous voulions atteindre en même temps la côte afin d'utiliser la route qui partirait de ce dernier point, vous auriez le choix de deux routes. L'une serait celle qui pénétrerait par la passe de la rivière au Pin et l'autre par la passe Tête-Jaune ?

M. McLEOD.—Oui. La rivière au Pin vous donnerait une issue dans la direction du Port Simpson.

Le PRÉSIDENT.—Oui, en passant par le lac Babine et les routes dont vous venez de nous parler.

M. McLEOD.—Oui. Naturellement, il faudrait suivre les cours d'eau ; les explorer ; en adopter un et le descendre entre le cours supérieur de la rivière Findlay et le cours supérieur de la rivière Noire. On pourrait rencontrer, toutefois, une obstruction. Il y a les autres routes de l'Est, dont on a parlé, ces routes qui traversent

la vallée de la rivière de la Paix, c'est-à-dire, le versant oriental des Montagnes Rocheuses.

Le PRÉSIDENT.—Il n'y a pas de grandes difficultés entre Edmonton et la passe Tête-Jaune ?

M. McLEOD.—Non, les difficultés ne sont pas très grandes.

Il y a, toutefois, quelques grandes rivières à traverser.

Le PRÉSIDENT.—Vos explorations avaient plutôt pour objet le choix d'un tracé de chemin de fer que des observations géologiques ?

M. McLEOD.—Elles avaient principalement pour objet le tracé d'un chemin de fer ; mais aussi de faire un examen de la contrée et de ses ressources naturelles.

Le PRÉSIDENT.—D'Edmonton, du côté Est, quelle est, suivant vous, la nature du pays ?

M. McLEOD.—C'est généralement une très-belle contrée, le long de la Saskatchewan-nord, surtout dans les environs d'Edmonton. Ces environs sont un magnifique pays. Je crois que la région d'Edmonton est le jardin du Nord-Ouest.

Le PRÉSIDENT.—Vous n'êtes pas allé jusqu'à trente milles au nord de la Saskatchewan ?

M. McLEOD.—Non.

Le PRÉSIDENT.—C'est là où se trouve la meilleure région ?

M. McLEOD.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Comment avez-vous trouvé la contrée à partir de la rivière de la Paix jusqu'à Edmonton ?

M. McLEOD.—Il y a une grande quantité de bonne terre dans les environs de la rivière de la Paix.

Le PRÉSIDENT.—Un chemin de fer pourrait partir d'Edmonton et atteindre Dunvegan en suivant le sentier ?

M. McLEOD.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Puis, vous vous êtes tenu dans la direction du sud. Le sentier que vous avez suivi partait de Dunvegan et vous avez continué en traversant la rivière qui Fume (Smoking river).

M. McLEOD.—Nous n'avons suivi aucun sentier, et nous nous sommes dirigés au moyen du compas.

Le PRÉSIDENT.—Et vous vous êtes tenu au sud des montagnes seulement ?

M. McLEOD.—Oui, nous avons tiré une ligne aussi droite que possible à partir de Dunvegan jusqu'à Dirt-Lake.

Le PRÉSIDENT.—Sur la Saskatchewan ?

M. McLEOD.—Oui, près de la Saskatchewan.

Le PRÉSIDENT.—Jusqu'à quel point environ à l'ouest d'Edmonton ?

M. McLEOD.—À environ soixante-dix milles à l'ouest d'Edmonton.

Le PRÉSIDENT.—Vous voulez dire que vous avez atteint la Saskatchewan à soixante-dix milles à l'ouest d'Edmonton, et que vous vous êtes tenu au sud des montagnes situées au sud du petit lac de l'Esclave ?

M. McLEOD.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—En effet, l'autre route dont nous avons parlé, doit passer au nord du petit lac de l'Esclave. Cette route jusqu'à Dunvegan, dont vous parlez et qui se raccorde avec la Saskatchewan, à soixante-dix milles à l'ouest d'Edmonton, est-elle appropriée à un chemin de fer ?

M. McLEOD.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Puis, vous êtes allé au sud de la Saskatchewan ?

M. McLEOD.—Oh ! oui, et (en indiquant l'endroit sur la carte) voici la ligne principale, la ligne explorée du chemin de fer canadien du Pacifique.

Le PRÉSIDENT.—Dans cette exploration, vous vous êtes écarté de la Saskatchewan, au nord ?

M. McLEOD.—Oui, et l'avons rejointe à Battleford.

Le PRÉSIDENT.—Et où est votre rapport ? (M. McLeod donne à l'honorable M. Boulton le livre contenant son rapport et celui de M. Dawson, ainsi que la carte indiquant l'exploration faite pour le chemin de fer canadien du Pacifique).

Le comité lève ensuite sa séance.

Route pour le Yukon.

OTTAWA, 4 mai 1898.

Le comité s'est assemblé aujourd'hui.

Président l'honorable M. BOULTON.

Le président lit l'article suivant du *Standard*, de Kamloops, adressé au comité :

LA ROUTE DU YUKON VIA KAMLOOPS ET CARIBOO.—PAS UNE ROUTE SIMPLEMENT ESSAYÉE—MAIS UNE ROUTE SUIVIE AVEC SUCCÈS.— PATURAGES ABONDANTS, APPROVISIONNE- MENTS CERTAINS.

De C. WENTWORTH SAREL,
Rédacteur du *Standard*, de Kamloops :

“La route de Kamloops, ou route par terre, est réellement la seule dont puisse se servir sûrement un pauvre homme.

Sur un parcours de plus de 200 milles la contrée où elle passe, appropriée au bétail, est traversée par l'un des plus beaux chemins qui existent en Amérique; savoir, l'ancien chemin à diligence de Cariboo à Quesnelle.

Cette contrée est partiellement établie. Il y a là un grand nombre de bons hôtels pour les hommes et beaucoup de pâturages et de fourrage pour les chevaux de charge.

Quesnelle est une petite ville située sur les bords de la Fraser où il y a une traverse, et où l'on trouve ce que procure ordinairement la civilisation, tel qu'un bureau de télégraphe, un bureau de poste, excepté les buvettes qui sont prohibées.

Ici, pareillement, est le lieu où le chercheur commence à s'orienter. C'est l'endroit où le chercheur d'or se décide s'il doit se rendre dans le district moins connu, mais immensément riche de l'Omenica, ou s'il doit suivre le sentier jusqu'à Telegraph Creek *via* Hazelton pour se diriger vers le but qui attire des milliers de personnes, c'est-à-dire, vers les champs aurifères du Yukon.

S'il veut se diriger dans le premier de ces deux districts, il a environ 300 milles à faire par le sentier et en canot; mais si le dernier de ces deux districts est sa destination, il suivra l'ancien sentier de Telegraph Creek jusqu'à la rivière Blackwater qui est traversée par un pont à Nechaco et où un bateau passeur est fourni par le gouvernement. De là il continuera jusqu'au Fort-Fraser.

Le Fort-Fraser est un poste de la Baie d'Hudson et un village sauvage. Si un homme a l'intention de se livrer aux recherches—il peut aisément—et cela est dans son intérêt—prendre à son service des sauvages fiables et sympathiques.

A partir du Fort-Fraser jusqu'à Hazelton plusieurs belles vallées sont traversées et l'on rencontre dans ces vallées d'abondants pâturages. Les cours d'eau sont remplis de poisson et il y a du petit gibier en abondance.

Les ruisseaux coulent tous sur des sables plus ou moins aurifères; mais jusqu'à présent, les frais de transport ont retardé toute tentative sérieuse d'exploiter ces sables.

Hazelton est un autre poste de la Baie d'Hudson et un village sauvage où se trouve une mission. C'est la tête de la navigation de la rivière Skeena sur laquelle, lorsque l'eau n'est pas trop haute ou trop basse, le steamer de la compagnie de la Baie d'Hudson, le *Caledonia*, navigue.

Toute la région a été convenablement explorée, et une ligne télégraphique s'est étendue autrefois jusqu'à là.

A partir d'Hazleton le sentier n'est pas si bien tracé, vu que dans ces derniers temps il n'a été fréquenté que par des sauvages dans leurs expéditions de chasse; mais il n'y a aucun obstacle sur le chemin.

La contrée est ondulée et la nourriture est abondante pour les hommes comme pour les bêtes de charge.

Plusieurs mines de quartz aurifères ont été découvertes, mais elles resteront inexploitées jusqu'à ce que la construction d'un chemin de fer, ou l'ouverture d'un bon chemin de charrette, réduise le coût de transport.

A partir d'Hazleton, on suit la rivière Kyspyox jusqu'à sa source, près de laquelle sont les sources de la Naas et de l'Iskoot qui est un tributaire aurifère de la Stikine et de la première Fourche du Sud. Celle-ci est suivie par un sentier aisé jusqu'à sa jonction avec la Stikine, et cette jonction est située entre Telegraph-Creek et Glenora. Ici comme à Hazleton, les chevaux doivent être traversés à la nage et les personnes sont obligées de faire la traversée en canots.

Dès que l'on se trouve sur la Stikine, le cours de cette rivière est si bien connu, et il a été fait tant de promesses pour l'ouverture de sentiers de bêtes de charge, de chemins de charrettes et de chemins de fer à cet endroit, que le chercheur devra demander des renseignements une fois rendu là.

Dans un temps où la question de la route dont je parle est devant le public, il importe d'en faire connaître les mérites. En premier lieu, voyons quelles sont les distances :—

	Milles.
De Kamloops à Quesnelle, il y a.....	224
De Quesnelle au Fort Fraser.....	100
Du Fort Fraser à Hazleton.....	165
De Hazleton à la rivière Stikine.....	125
De la rivière Stikine au lac Teslin.....	120
De Teslin à Dawson-City.....	339
De Kamloops, sur la ligne principale du chemin de fer canadien du Pacifique.....	1,073

2. C'est une route située entièrement sur le territoire canadien.

3. C'est la plus courte route entièrement canadienne—ce dont on peut s'assurer en consultant les rapports officiels.

4. C'est une route qui traverse une bonne région agricole sur une bonne partie de son étendue, et la meilleure région métallifère et aurifère qu'il y ait en Canada d'une extrémité à l'autre.

5. C'est une route qui se raccorde sur deux points avec les routes navigables, c'est-à-dire la Stikine et la Skeena, ce qui crée une concurrence bienfaisante en réduisant le coût du transport.

6. La route est située presque sur tout son parcours dans la zone sèche. Conséquemment, il y tombe peu de neige, et le trafic en bénéficie. C'est ce qui, en même temps, enlève la cause de toute avalanche de neige et de toute inondation, et exempte des frais qu'il faut encourir lorsque ces accidents arrivent.

7. Sur tout le parcours se trouvent de magnifiques étendues de pays. Du quartz aurifère d'une excellente qualité a été en outre trouvé dans un grand nombre d'endroits. Ces deux particularités sont une garantie que cette région se peuplera en permanence.

8. Si le gouvernement fédéral accordait une subvention raisonnable, l'on pourrait avoir dans cette région, pendant six mois, 620 milles de navigation avec des steamers à roue d'arrière.

Les raisons ci-dessus (auxquelles l'on pourrait en ajouter une infinité d'autres si l'on entrait d'avantage dans les détails) suffisent amplement pour démontrer que c'est la seule route praticable, pendant toute l'année, qui conduit au Yukon; que c'est la route naturelle d'un chemin de fer; que l'on devrait sans délai la choisir pour cet objet, à moins qu'on n'abandonne aux États-Unis la plus grande partie du commerce, ce qu'ils ont eu jusqu'à présent, et ce qui devrait attirer l'attention du gouvernement.

Route pour le Yukon.

Il y a des raisons additionnelles et qui concernent les chercheurs d'or. Ce sont les suivantes :

1. Kamloops étant une importante ville située sur le tronç principal du chemin de fer canadien du Pacifique, peut procurer les approvisionnements à aussi bon marché qu'à tout autre endroit, et à bien meilleur marché que dans beaucoup d'autres lieux.

2. Comme c'est un centre minier, les confectionneurs d'équipements de cette localité sont plus en état de connaître les besoins du mineur.

3. Il n'y a sur la route aucune difficulté à rencontrer, ni hautes montagnes à gravir.

4. Les vivres sont excellents sur tout le parcours, et c'est la seule route sur laquelle des magasins sont situés de 100 milles à 100 milles de distance, environ.

5. Le voyage n'est jamais interrompu par suite de l'inclémence de la température, bien que, naturellement, l'été soit plus favorable à ceux qui se servent de chevaux de charge.

6. Kamloops—point de départ—a été depuis des années, et l'est encore, le grand marché central de chevaux et de bétail de la Colombie-Anglaise, et l'on peut se procurer, là, des chevaux de toute espèce et de tout prix à bref délai.

7. Des bestiaux, des moutons et chevaux ont été conduits déjà sur tout le parcours de cette route, et cela pas une seule fois comme expérience, mais dans les jours mêmes de l'excitation minière de Cassiar, ce qui était alors une pratique et un commerce constants.

8. La route traverse sur l'un ou l'autre côté les riches gisements aurifères de Cariboo et la région très peu explorée de l'Omenica, sans parler de la région de Cassiar.

9. Toute la distance se trouve dans le cœur même de la plus riche zone aurifère du marché.

Tous ces faits—et il y en a bien d'autres—peuvent être vérifiés en tout temps en consultant les rapports officiels.

Il ne peut être question d'envoyer dans cette région de la police à cheval, ou quelqu'un pour vérifier, ou constater ce qui est déjà de notoriété publique. Mais il y a toutes les raisons de croire que cette police et les troupes suivront cette route.

Qu'il soit tout probable que le "Stikine-Teslin railway" sera prolongé de manière à se relier à Kamloops avec le chemin de fer canadien du Pacifique, c'est un fait que quiconque connaît la question n'oserait contredire.

Mais celui-là donne deux fois qui donne promptement.

Ce chemin de fer devrait être commencé avant que le commerce prenne d'autres directions et pendant que l'attention publique est encore portée sur ce sujet. Les villes des Etats-Unis ont reçu jusqu'à présent le gros de ce commerce grâce à de fausses représentations et à de fausses circulaires, et il incombe aux Canadiens de bien se pénétrer du fait que leurs voisins continueront à conserver pour eux ce commerce tant qu'il leur sera abandonné.

Par la route entièrement canadienne, à partir de Kamloops, nos voisins ne pourraient faire une concurrence à notre détriment, et, d'un autre côté, le fait de son raccordement avec la route navigable de la Stikine et de la Skeena empêcherait cette voie canadienne de monopoliser le trafic."

Le PRÉSIDENT.—Nous ferions mieux d'annexer cet article à nos témoignages en faveur de la route de Kamloops, bien que son tableau des distances au delà de Hazelton, ne paraît pas s'accorder entièrement avec d'autres témoignages qui porte la distance à 1,324 milles,—à laquelle il faudrait ajouter la distance qu'il y a de Calgary—soit, 425 milles.

M. Marcus Smith, membre du corps des ingénieurs civils, comparait de nouveau devant le comité, et est interrogé comme suit :—

Le PRÉSIDENT.—Vous avez comparu devant nous l'autre jour ?

M. SMITH.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Et vous nous avez rendu compte de vos explorations de 1879 ?

M. SMITH.—Oui ; mais nous n'avons fait qu'effleurer le sujet, et je voudrais ajouter quelques détails pour servir à la comparaison à faire entre les différentes routes.

Avant tout, la question comporte deux projets différents. Il s'agirait d'ouvrir un chemin de charette d'Edmonton à la rivière de la Paix et de là à la rivière Liard. Je vais suivre cette route aussi brièvement que possible. La route actuelle, dont s'est servi jusqu'à présent la Compagnie de la Baie-d'Hudson, part d'Edmonton et conduit jusqu'à Athabasca-Landing. Puis l'on se sert de la rivière Athabaska, de la petite rivière de l'esclave (*Lesser Slave River*), et du lac de l'Esclave. C'est un parcours total de 170 miles. La compagnie reprend ensuite la route de terre qui conduit jusqu'à la rivière de la Paix. C'est une route par terre et par eau, dont le caractère ne paraît pas donner toute la satisfaction désirable, parce que j'apprends que la compagnie préférerait une route entièrement sur terre.

Il y a, ai-je dit, deux routes projetées. L'une d'elles, la plus rapprochée et la plus courte, à partir d'Edmonton, serait le chemin qui passerait au sud et traverserait l'Athabasca au Fort Assiniboine, ou à quelque distance au-dessus de ce fort, et je crois que c'est une route que l'on a déjà commencée ; mais elle n'est aucunement favorable à une voie ferrée.

Toute personne ne possédant pas les connaissances spéciales de l'ingénieur ne croirait pas que c'est un chemin désavantageux ; mais aussitôt que vous avez traversé l'Athabasca, vous vous trouvez en présence d'une espèce de contre-fort, montagnes latérales servant comme d'appui aux Rocheuses, qu'il faut traverser. La hauteur de ces montagnes latérales, telle que prise par le Dr Dawson, est de 3,300 pieds au dessus du niveau de la mer—soit 1,000 pieds au dessus du niveau d'Edmonton, et ces montagnes latérales, jusqu'aux Rocheuses, sont de 600 pieds au-dessus de la passe de la rivière au Pin. Il faut descendre ensuite 2,000 pieds à partir de ce niveau jusqu'à la rivière. Ceci démontre que ce n'est pas une ligne favorable à un chemin de fer.

Honorable M. PERLEY.—Quelle distance y a-t-il pour atteindre cette altitude ?

M. SMITH.—Je crois qu'elle est de dix milles et le talus commence à la rivière Athabasca.

Honorable M. PERLEY.—Dans l'espace de dix milles le niveau s'élève de 1,000 pieds ?

M. SMITH.—Oui. Il s'élève graduellement, bien entendu, et je viens de donner son point culminant.

Honorable M. PERLEY.—Il s'élève de 100 pieds par mille ?

M. SMITH.—Je n'ai pas fait un calcul aussi précis. Il faudrait pour cela arpenter le terrain.

Honorable M. PERLEY.—Mais vous gravissez graduellement le talus qui n'est pas abrupt ?

M. SMITH.—Il est trop abrupt pour un chemin de fer et c'est tout ce que je puis en dire. Cependant, pour un chemin de charrette on n'a pas besoin du même niveau que pour une voie ferrée. En calculant d'après l'échelle de la carte, cette route est de quelques vingt-cinq milles plus courte que les autres routes. Mais l'on perd en pente ce que l'on gagne en abrégant la route.

Je n'y vois, cependant, aucune objection, s'il ne s'agit que d'un chemin de charrette.

Le PRÉSIDENT.—M. McLeod était ici hier soir. Il a fait, lui-même, le trajet du Port-Simpson en voyageant par la passe de la rivière au Pin. Il a dit qu'il est parti du Fort-Saint-Jean et s'est rendu jusqu'à "Dirt Lake", à soixante-dix milles à l'ouest d'Edmonton. Cet endroit, je crois, est situé au sud des montagnes latérales (contre-fort) dont vous avez parlé ?

M. SMITH.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—C'est le groupe de montagnes dont vous avez parlé en décrivant le chemin court qui la traverse entièrement ?

M. SMITH.—Oui, M. McLeod est passé plus au sud.

Le PRÉSIDENT.—Et il a représenté ce chemin comme tout à fait approprié à une voie ferrée, c'est-à-dire, comme droite à partir du Fort-Saint-Jean jusqu'à "Dirt Lake", sur la Saskatchewan.

Route pour le Yukon.

M. SMITH.—Le Dr Dawson et M. McLeod ont parcouru cette route ensemble.

Le PRÉSIDENT.—C'est ce chemin que M. McLeod dit avoir suivi en traversant ?

M. SMITH.—Oui, et il a atteint "Dirt Lake". Je connais cet endroit et ce n'est pas une ligne favorable à un chemin de fer ; mais une voie ferrée pourrait y être construite—la chose est incontestable.

Le PRÉSIDENT.—Puis, d'après votre témoignage, le chemin de fer devrait passer par Athabasca-Landing et le long du lac ?

M. SMITH.—Oui, c'est certainement le meilleur tracé. Mais vous comprendrez mieux avant que nous en ayons fini avec ce point. La route n'a jamais été tracée, si ce n'est sur cette carte qui fut annexée à mon rapport ; mais ce rapport n'a pas été publié, et ces montagnes dont vous parlez sont indiquées sur ma carte (il montre sa propre carte).

Le PRÉSIDENT.—Voici les montagnes dont vous parlez. La ligne droite traverse à partir d'Edmonton ?

M. SMITH.—Oui, et M. McLeod a voyagé depuis Dunvegan ; puis il a fait un détour pour éviter ces montagnes.

Le PRÉSIDENT.—Il a représenté cette route comme praticable pour un chemin de fer ?

M. SMITH.—Elle est praticable ; mais il y a chemin de fer et chemin de fer.

Honorable M. DRUMMOND.—Ne vaudrait-il pas mieux faire le tour par l'autre côté ?

M. SMITH.—Oui ; Edmonton est à 2,300 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Le PRÉSIDENT.—Vous remonteriez, par conséquent, la vallée de Pembina ?

M. SMITH.—Un chemin de charrette est déjà fait. Il y a une pente graduelle jusqu'au petit lac de l'Esclave. Puis, naturellement, le long du lac, c'est un terrain plat. Il y a une autre pente à partir du lac, et elle se continue jusqu'à la rivière de la Paix.

Honorable sir JOHN CARLING.—Vous dites qu'il y a maintenant un chemin de charrette ?

M. SMITH.—Voici la rivière de la Paix. En venant jusqu'à cette jonction, après être parti du poste de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, à travers cette péninsule, sur le côté nord du petit lac de l'Esclave, un chemin de charrette est ouvert.

Le PRÉSIDENT.—La seule chose voulue, c'est d'atteindre le Fort-Saint-Jean. C'est un point d'où vous pouvez pénétrer dans le nord par la rivière Nelson jusqu'à la rivière Liard. Saint-Jean est aussi le point par où vous pénétrez dans la passe de la rivière au Pin jusqu'au Port-Simpson. En sorte que Saint-Jean est un point objectif où convergent les routes.

M. SMITH.—Saint-Jean est un excellent point de rencontre. Il est exactement vis-à-vis du cours supérieur des eaux de la Nelson. Puis la Nelson descend et va se jeter dans la rivière Liard.

J'ai, je crois, mentionné Saint-Jean dans mes notes. Il faut passer sur le côté nord de la rivière de la Paix pour atteindre ce point.

Le PRÉSIDENT.—A quelle distance vers le sud se trouve la passe de la rivière au Pin ?

M. SMITH.—Cette carte est faite d'après une échelle qui mesure cinquante milles par pouce. Or, il y a un peu plus d'un demi-pouce de cet endroit à l'extrémité de la passe. Il est très aisé d'y pénétrer. La ligne que j'indique présentement sur la carte n'est pas une ligne conventionnelle ; c'est une ligne qui a été tracée à la suite d'observations sur une contrée partiellement explorée, et c'est ce qui explique toutes ses courbes. Vous constaterez que les distances que j'ai données sont plus longues, dans presque tous les cas, que les distances qui peuvent vous avoir été données par d'autres d'après les cartes, parce que l'on n'a pas fait une retenue suffisante pour les détours.

Le PRÉSIDENT.—Si le Fort Saint-Jean et Dunvegan sont des points objectifs, et si la passe de la rivière au Pin est adoptée, il faudra, par conséquent, se tenir sur le côté sud de la rivière de la Paix ?

M. SMITH.—Vous ne pouvez faire un chemin sur ce côté ; mais vous pouvez suivre le côté nord.

Honorable M. DRUMMOND.—Sur chaque côté de la rivière le niveau est de 1,000 pieds plus bas que le plateau.

M. SMITH.—Oui, le chemin qui passe par Saint-Jean est d'environ 800 pieds plus bas que le plateau, et c'est ce qui crée la difficulté. Je suis opposé à l'idée de construire un chemin de fer au delà de la rivière.

Vous êtes obligé de gravir jusqu'au sommet du plateau; il vous faudrait suivre le talus de la rivière et le couper verticalement à son extrémité. Il faudrait faire, avant d'atteindre le plateau, une montée de quinze milles, qui représenterait une pente d'un pour cent.

Honorable M. DRUMMOND.—Vous n'auriez pas l'idée de traverser les Rocheuses en suivant la rivière de la Paix?

M. SMITH.—Pas avec le chemin de fer. Lorsque j'ai comparu la dernière fois, ici, je crois avoir dit quelque chose au sujet d'un sentier de bêtes de charge.

J'ai vu beaucoup voyager par ces sentiers, ainsi que beaucoup d'exploitations minières dans la Colombie-Anglaise. Un bon chemin de bêtes de charges, s'il y a du pâturage pour le bétail, est la meilleure chose que vous puissiez donner à un mineur qui voyage pour trouver des mines. Par un sentier de cette nature le mineur peut emmener avec lui du bétail, ce qui lui donne du bœuf à manger quand il en a besoin, et s'il arrivait que l'on eût besoin d'un chemin de charrette, c'est ce sentier de bêtes de charge qui devrait être suivi pour ce chemin de charrette. Il serait de vingt-cinq milles plus court que l'autre route qui conduit jusqu'à la rivière de la Paix.

Puis il y a un chemin de bêtes de charge qui est maintenant ouvert sur le côté nord de la rivière de la Paix; il y a un sentier dont on se sert jusqu'à Saint-Jean et un peu au-dessus, et qui se continue jusqu'à Hudson-Hope. On pourrait convertir ce sentier en un chemin de charrette. Puis, on pourrait ouvrir un autre chemin de charrette d'environ 170 milles jusqu'au cours supérieur de la rivière Nelson. Si ce chemin était fait, il donnerait aux chercheurs d'or accès à la région du cours inférieur de la Liard.

Dans la région de la rivière de la Paix il y avait des chercheurs d'or lorsque je la quittai.

Honorable M. DRUMMOND.—A quelle date était-ce?

Honorable M. SMITH.—Il y a vingt ans que la carte qui est ici présente a été faite, et l'on cherchait alors de l'or dans cette région.

Je doute beaucoup qu'il y ait assez d'or à l'est des Rocheuses pour que l'exploitation sur une grande échelle des terrains aurifères soit rémunératrice.

Je connais la chaîne de montagnes qui commence à la frontière internationale, et toute la région qui s'étend jusqu'à la Skeena, et je suis en état de dire que tout l'or qui a été trouvé, l'a été sur le versant occidental des Rocheuses. On en a trouvé, je l'admets, en faible quantité sur le côté est des Rocheuses; mais je ne sais pas si cette quantité justifierait la construction d'un chemin dispendieux pour y arriver.

Je crois que l'honorable monsieur de la Colombie-Anglaise (M. Macdonald) est en état de corroborer ce que je viens de dire.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.).—Oui, c'est sur le côté occidental des Rocheuses que les grandes quantités d'or ont été recueillies.

Vous pouvez trouver aussi de l'or sur le côté oriental des Rocheuses; mais non des gisements comme ceux qui se trouvent du côté ouest.

Le PRÉSIDENT.—Comment traverseriez-vous à l'ouest des Rocheuses?

M. SMITH.—Il y a trois différents moyens de faire cette traverse.

Certaines compagnies ont des chartes pour le faire.

Voici (sur la carte maintenant soumise) la ligne la plus au nord; or, il n'y a rien sur cette ligne qui justifierait les déboursés à faire pour construire une voie ferrée jusqu'à la rivière Pelley.

Honorable sir JOHN CARLING.—Y a-t-il quelque obstacle qui s'y oppose?

M. SMITH.—Je ne sais pas si l'on a fait quelque exploration.

Honorable M. DRUMMOND.—Savez-vous combien de chartes ont été accordées pour la construction de chemins de fer dans ce district.

M. SMITH.—D'abord, une grande difficulté, selon moi, se présente. La question —entre autres—est de trouver un point central de distribution des produits agricoles des Territoires du Nord-Ouest.

Route pour le Yukon.

La difficulté qu'il y a de choisir maintenant Edmonton comme ce centre, c'est que ce village est inaccessible, si ce n'est en prenant une route détournée pour l'atteindre. A cette fin vous êtes obligé de parcourir 200 milles au sud par le chemin de fer Canadien du Pacifique, et parcourir de nouveau la même distance en revenant pour atteindre cette ville.

Il y a, cependant, des compagnies de chemins de fer. Il y a la Compagnie "North-western Central" qui a commencé un chemin depuis une quinzaine d'années, et elle n'en a encore construit que cinquante milles. Puis il y a aussi la "Manitoba and North-western," à laquelle il a fallu une longue période pour construire 240 milles, pourquoi cette ligne n'a pas été terminée? Je ne saurais le dire.

HONORABLE M. DRUMMOND.—Elle n'a pas trouvé assez d'or sur le marché de Londres.

M. SMITH.—Il y a quelque chose que vaut bien mieux que de l'or. Il y a là de bonnes terres agricoles depuis Prince-Albert jusqu'à l'Athabasca. J'ai vu, moi-même, plus de 300 milles de ces terres qui valent mieux que tout l'or que vous pourriez trouver dans six fois cette étendue de pays.

Mais on ne peut atteindre ces terres sans chemin de fer.

Une nouvelle compagnie s'est formée il y a une couple d'années. Elle se nomme "Trans-Canada Company"; mais il lui faudra beaucoup de temps pour exécuter son entreprise. Il lui est alloué quatre années pour faire ses explorations et dix années pour construire son chemin.

HONORABLE M. DRUMMOND.—Est-ce la compagnie de M. Beach?

M. SMITH.—Je ne le sais pas; mais je crois que son agent, ici, est M. Gemmill. Le temps qui lui est alloué pour faire ses explorations n'est pas encore expiré. Il lui reste encore deux années.

LE PRÉSIDENT.—Ce chemin doit passer par l'extrémité nord du lac Winnipeg, et par Prince-Albert.

LE PRÉSIDENT.—Et se continuer en suivant une ligne nord jusqu'à Athabasca-Landing?

M. SMITH.—La compagnie n'y est pas tenue. La voie ferrée sera commencée à l'endroit où le besoin se fait le plus vivement sentir. La compagnie se propose de commencer ses travaux à Prince-Albert. Je n'ai aucun renseignement particulier sur cette compagnie; mais je suis allé à Londres, l'année dernière, pour affaires privées, et l'agent, ici, m'avait demandé d'aller au bureau du colonel Church et aussi chez l'agent de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, et tous deux m'ont paru croire sérieusement au succès de l'entreprise.

Ils se donnent beaucoup de peine pour obtenir tous les renseignements les plus exacts sur cette entreprise et la contrée qui en bénéficiera.

La section occidentale du chemin de fer aura Prince-Albert pour point de départ et atteindra Athabasca-Landing, soit environ 330 milles à travers une magnifique contrée.

LE PRÉSIDENT.—Nous voulons que notre voie de communication avec les eaux du Yukon parte de l'est.

M. SMITH.—J'ai compris que le grand objet en vue était d'obtenir du fret et des passagers; d'ouvrir une issue aux produits agricoles de la contrée—qui ont besoin d'une meilleure voie de communication. C'est pourquoi j'ai parlé de ces compagnies et de la région qu'elles veulent desservir. Autrement, je pourrais m'arrêter à Edmonton et discuter la question maintenant soumise en partant de ce point.

LE PRÉSIDENT.—Je ne crois pas que nous ayons besoin de discuter particulièrement sur ce point.

M. SMITH.—Par conséquent, nous prendrons Edmonton et Athabasca-Landing comme point de départ. J'ai pris quelque note sur cette route dont la ligne fut tirée, il y a vingtaine d'années, comme étant la meilleure route qui pût être trouvée dans la direction du nord. Je connais les distances de cette ligne. Naturellement, elles ne sont qu'approximatives; mais j'ai pris mes chiffres dans les rapports officiels pour toutes les sections explorées. En donnerai-je les distances intermédiaires?

LE PRÉSIDENT.—Donnez tous les chiffres que vous possédez.

M. SMITH.—D'Edmonton à Athabasca-Landing il y a 96 milles. De là aux fourches inférieures de la rivière au Pin, 370 milles.

Le PRÉSIDENT.—Voulez-vous parler de la rivière au Pin du sud, ou la rivière au Pin du nord ?

M. SMITH.—De la rivière au Pin du sud. Je n'ai rien à dire sur la rivière au Pin du nord—ne l'ayant jamais parcourue. Et de là à la rivière au Panais.

Honorable M. PERLEY.—Avez-vous mesuré ces distances ?

M. SMITH.—J'ai déjà dit que les unes sont partiellement mesurées, tandis que les autres n'étaient calculées que d'après l'échelle de la carte. J'ai tenu compte des détours et des difficultés qui s'y rencontrent. J'ai alloué cinq pour cent, et quelquefois dix, pour les détours, et mes chiffres ne sont qu'approximatifs. Mais ils suffisent pour le besoin de la comparaison, parce que chaque route est mesurée de cette manière. Puis il y a 105 milles pour se rendre à la rivière au Panais.

Le PRÉSIDENT.—De quel endroit ?

M. SMITH.—C'est la continuation de la route à partir de la branche sud de la rivière au Pin. Ces distances se suivent.

J'ajouterai que la rivière au Panais est la branche sud de la rivière de la Paix, et est navigable jusqu'aux fourches de la rivière de la Paix où toutes les rivières dont je viens de parler se jettent.

Honorable M. PERLEY.—Quelle est la largeur de la rivière au Panais à cet endroit ?

M. SMITH.—Je crois qu'elle a trois ou quatre cents pieds de large à l'endroit où nous l'avons traversée et la navigation était très facile.

Honorable M. PERLEY.—L'eau est profonde ?

M. SMITH.—Oui, de grands bateaux y naviguent ; mais il y a aussi des obstacles. De fait on est obligé de faire traverser les chevaux à la nage.

Nous en avons maintenant fini avec les montagnes Rocheuses et nous entrons dans le district de l'Omenica.

Honorable M. DRUMMOND.—Vous n'êtes pas encore, je crois, rendu jusque-là ?

M. SMITH.—Oui.

Honorable M. DRUMMOND.—Je croyais que vous alliez prendre la direction du nord ?

M. SMITH.—Non, je vais prendre cette autre route. Comme vous le voyez, la présente carte a été colorée de manière à montrer approximativement la configuration générale de la contrée, et ce point jaune indique un endroit aurifère. Toute cette partie a été fouillée ou exploitée plus ou moins comme placer.

Le PRÉSIDENT.—Donnez-nous, par conséquent, les distances à partir de la rivière au Panais.

M. SMITH.—A partir de ce point j'estime à huit milles la distance qu'il y a pour atteindre Pack River. La raison pour laquelle je calcule cette courte distance, c'est que Pack River est très près du Fort Macleod—cette rivière étant un peu en aval de ce fort. Les autres lignes que j'ai décrites croisent cette rivière à cet endroit et se dirigent ensuite plus au nord. Je crois donc que vous pouvez par une addition arriver à une distance totale de 579 milles d'Edmonton jusqu'au point que je viens de décrire.

Honorable sir JOHN CARLING.—Quel est ce point ?

M. SMITH.—Il est situé près du Fort-McLeod, au pied du lac de ce nom. C'est un point bien connu. C'est pourquoi je l'indique comme je viens de le faire. Puis de là nous traçons une ligne droite jusqu'au lac Tacla ; nous continuons ensuite en passant entre ce lac et le lac Babine, et un peu plus bas, en suivant la décharge du lac Babine, dans la direction du nord, nous atteignons la rivière Skeena sur un point.....

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—Est-ce Hazleton ?

M. SMITH.—Non, à l'embouchure de la rivière Babine, nous sommes sur la Skeena et c'est par cette dernière rivière que les facteurs de la Compagnie de la Baie d'Hudson se rendent au Port-Simpson.

Honorable M. DRUMMOND.—Vous n'êtes pas loin de la côte à cet endroit ?

M. SMITH.—Nous en sommes éloignés de 150 milles.

Honorable M. DRUMMOND.—Quelle distance y a-t-il entre cet endroit et le Port-Simpson ?

Route pour le Yukon.

M. SMITH.—180 milles, au moins, et je m'appuis sur la comparaison que je fais avec toutes les autres routes qui atteignent ce point (on le montrant sur la carte).

Le PRÉSIDENT.—Quelle distance y a-t-il jusqu'à ce point ?

M. SMITH.—206 milles. C'est-à-dire, jusqu'à l'embouchure de la Babine. C'est l'extrémité de la ligne que nous avons décrite.

Le PRÉSIDENT.—Jusqu'à la Skeena ?

M. SMITH.—Oui.

Honorable M. DRUMMOND.—Ce point est à 700 et quelques milles d'Edmonton.

M. SMITH.—785 milles.

Honorable M. DRUMMOND.—Et combien de milles jusqu'au Port-Simpson ?

M. SMITH.—Le ligne que je décris se joint, en atteignant la Skeena, à la route qui conduit à Telegraph-Creek.

Le PRÉSIDENT.—Quelle distance y-a-t-il entre cette jonction et Telegraph-Creek ? Vous avez 180 milles de marqués ici.

M. SMITH.—Ce chiffre ne se rapporte pas à cette distance. La ligne que vous me signalez conduit au Port-Simpson.

Honorable M. DRUMMOND.—Dois-je comprendre que l'exploration que vous avez faite avait pour objet un chemin de fer, ou un tramway, ou un chemin de charrette.

M. SMITH.—Elle avait pour objet un chemin de fer de première classe, un chemin meilleur que le chemin de fer Canadien du Pacifique pour ce qui regarde les rampes.

Honorable M. DRUMMOND.—Ainsi, jusqu'à ce point de jonction avec la Skeena vous avez fait une exploration pour un chemin de fer de première classe ?

M. SMITH.—Oui.

Honorable M. DRUMMOND.—Allez-vous continuer plus loin le même genre d'exploration ?

M. SMITH.—Je l'ignore.

Honorable M. DRUMMOND.—Pouvez-vous nous donner quelques renseignements à partir de ce point en montant (en montrant l'endroit sur la carte) ?

M. SMITH.—Non. Je n'ai jamais été au delà de la Skeena ; mais je vois par la carte que le chemin de fer dont je parle se raccorderait avec ce point. Je vous donnerai les distances sans connaître au sujet de la contrée autre chose qu'il y a là un sentier praticable. J'ai mesuré avec l'échelle à partir du lac Babine. C'est le point que nous avons quitté. Jusqu'à Telegraph-Creek, il y a 284 ou 300 milles.

Honorable M. DRUMMOND.—où est Glenora ?

M. SMITH.—Telegraph-Creek ou Glenora, c'est la même chose.

Honorable sir JOHN CARLING.—La différence est de douze milles.

M. SMITH.—La distance est la même.

Honorable M. DRUMMOND.—Ceci diffère des renseignements obtenus auparavant. En effet, j'ai compris que de Glenora au Port-Simpson la distance était un peu moins de 300 milles.

Le PRÉSIDENT.—Non, elle dépasse ce chiffre.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.).—La distance à partir de l'embouchure de la Stikine jusqu'à Glenora est de 150 milles, et de là au lac Teslin combien y-a-t-il de milles ?

M. SMITH.—De Glenora au lac Teslin la distance est, d'après mon estimation, de 160 milles, et j'ai alloué un certain nombre de milles pour les détours.

Je désire vous expliquer comment je calcule. Je commence par prendre la mesure nette avec le compas et l'échelle, et si c'est une contrée difficile, j'ajoute 5 pour 100, ou 8 pour 100, ou même 10 pour 100.

Honorable M. DRUMMOND.—La contrée dont il s'agit présentement n'est pas difficile.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.).—Oh, oui. Un témoin qui l'a explorée nous a dit que c'était une contrée difficile.

Honorable M. DRUMMOND.—Le Dr Dawson ne s'est pas exprimé dans ce sens.

M. SMITH.—Vous constaterez que toutes les distances données par quelqu'un qui n'est pas un ingénieur de profession, sont généralement trop courtes.

Honorable M. DRUMMOND.—J'ai cru comprendre que le chemin de fer de Glenora au lac Teslin qu'avaient entrepris MM. Mackenzie et Mann devait avoir une longueur de 145 à 150 milles.

Honorable M. MACDONALD (C.A.).—Or, la distance qui vient d'être donnée a douze milles de plus.

Le PRÉSIDENT.—En remontant la rivière Stikine jusqu'à Glenora, vous gravissez une hauteur d'environ trois mille cinq cent pieds.

Honorable M. DRUMMOND.—Sur le parcours du chemin de fer ?

Le PRÉSIDENT.—Oui. Voici le témoignage, et j'y lis qu'il y a deux montagnes à traverser.

M. SMITH.—Les comparaisons entre les routes ont quelquefois quelque chose de très curieux. Dans le cas présent, vous voyez, par exemple, l'extrémité-ouest du lac Teslin. Si vous suivez sa direction générale, cette ligne égale de bien près le chemin qui conduit au cours supérieur de la rivière Pelly, et, d'après cette comparaison, la ligne tirée au nord de la rivière de la Paix serait plus courte; mais ce serait simplement une ligne directe jusqu'à son terminus.

Honorable M. DRUMMOND.—Quelle distance y a-t-il, suivant vous, de Telegraph-Creek au Port-Simpson.

Le PRÉSIDENT.—Elle est d'environ 480 milles.

Honorable M. DRUMMOND.—Je veux dire jusqu'au point où la Skeena est navigable.

Le PRÉSIDENT.—Sur la Skeena on peut naviguer jusqu'à Hazleton, et la distance de Telegraph-Creek au Port-Simpson serait de 480 milles.

Honorable M. MACDONALD (C.A.).—Pouvez-vous nous dire la distance qu'il y a de Port-Simpson à Wrangel ?

M. SMITH.—Je n'ai pas ici de compas. J'en prends note et je vous enverrai cette distance sous enveloppe.

Honorable M. DRUMMOND.—On m'a dit qu'elle était de 240 milles; mais c'est impossible, je présume ?

Honorable M. MACDONALD (C.A.).—Quelle distance y a-t-il d'Hazleton à Glenora ?

M. SMITH.—Elle est d'environ 284 milles.

Honorable M. MACDONALD (C.A.).—284 et 150—ce serait donc une distance de 430 milles qu'il y aurait du Port-Simpson à Wrangel.

Honorable Sir JOHN CARLING.—Et quelle est la distance du Port-Simpson à Telegraph-Creek ?

Honorable M. MACDONALD (C.A.).—Elle est seulement de dix milles de plus. J'ai pris les 150 milles qu'il y a de Glenora à Wrangel et je les ai ajoutés aux 284 milles qu'il y a de Hazleton à Glenora, et j'ai comme total 434 milles.

M. SMITH.—Je ne crois pas que mes chiffres s'écartent beaucoup de la vérité. J'ai calculé avec toute la précision possible.

Honorable Sir JOHN CARLING.—Êtes-vous très sûr de la distance que vous avez donnée ?

Honorable M. MACDONALD (C.A.).—Non; mais elle est aussi approximative que possible.

Honorable M. DRUMMOND.—Pouvez-vous remonter du Port-Simpson à l'embouchure de la rivière Nass et prendre cette direction ?

M. SMITH.—Oui, je le crois.

Honorable M. DRUMMOND.—Je ferais ce détour.

M. SMITH.—C'est la rivière Nass que vous indiquez présentement sur la carte.

Honorable M. DRUMMOND.—En me servant de l'échelle de cette carte, j'arrive à une distance de 275 milles. Si vous débarquez au Port-Simpson, vous ne songeriez jamais à revenir en arrière pour vous mettre en route par l'embouchure de la Skeena.

Le PRÉSIDENT.—Mais il faut se tenir dans certaines vallées ?

Honorable M. DRUMMOND.—Vous pouvez suivre le rivage de la rivière Nass, et naviguer sur cette rivière ?

M. SMITH.—Je ne me suis pas occupé de la ligne qui part de la côte. J'ai décrit une route qui se relierait à un chemin de la côte; mais, en partant du Port-Simpson, vous remontez la rivière Nass.

Honorable M. DRUMMOND.—Jusqu'à quelle distance pouvez-vous naviguer sur la rivière Nass ?

Route pour le Yukon.

M. SMITH.—Je ne le sais pas. Il y a aussi le port Nass.

Honorable M. DRUMMOND.—Je remonterais aussi loin que la navigabilité de la rivière me le permettrait, et puis je commencerais à ce point le chemin de fer projeté. Supposé que telle soit la détermination finale, jusqu'à quelle distance pourrions-nous naviguer sur cette rivière Nass ?

M. SMITH.—Cette rivière est pourvue d'un havre; ce havre n'est pas grand; mais il est suffisant pour décharger un vaisseau. Je crois que des steamers d'un faible tirant d'eau ont remonté la rivière Nass sur un parcours d'une quarantaine de milles.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.).—Vous n'iriez aucunement là. Ce que nous voulons, c'est d'atteindre le Yukon ?

Honorable M. DRUMMOND.—On me dit que la rivière Nass n'est pas navigable.

M. SMITH.—Elle se trouve sur le territoire américain; je crois que c'est la route qui convient le mieux comme débouché sur la côte, et elle est navigable sur une certaine partie de son parcours. Quant à la ligne qui passe par la rivière au Pin et que j'ai décrite, il n'y aurait pas de différence entre sa longueur et celle des autres routes.

Honorable sir JOHN CARLING.—Où se trouve la distance de 285 milles ?

Le PRÉSIDENT.—C'est la distance qu'il y a à partir de l'embouchure de la rivière Nass jusqu'à Telegraph-Creek.

Honorable sir JOHN CARLING.—C'est à peu près la distance à laquelle je croyais.

M. SMITH.—Quand je fis mon rapport, il y a vingt ans, la ligne que je décrivais n'avait pas seulement l'avantage d'être une bonne route pour atteindre la côte du Pacifique et d'être courte; mais l'altitude de la passe qu'elle traverse était considérée comme très faible. Cette altitude, dans sa partie la plus élevée, est de 2,700 pieds.

Honorable M. DRUMMOND.—C'est la passe des montagnes Rocheuses.

M. SMITH.—Oui, et les autres passes trouvées aujourd'hui n'ont pas plus de 2,300 pieds.

Honorable M. DRUMMOND.—C'est-à-dire, au-dessus du niveau de la mer ?

M. SMITH.—Oui.

Honorable M. DRUMMOND.—Quant à Edmonton, quelle est son élévation au-dessus du niveau de la mer.

M. SMITH.—2,300 pieds.

Honorable M. DRUMMOND.—La montée n'est pas grande ?

M. SMITH.—Et, en outre, vous traversez le district minier de Cassiar, et aussitôt que vous avez traversé les montagnes Rocheuses jusqu'à leur versant oriental, vous trouvez dans une excellente contrée agricole.

Honorable M. DRUMMOND.—Je viens justement de lire un livre de M. Horetzkey.

M. SMITH.—Oui. Je le connais bien et plusieurs renseignements que j'ai donnés sont tirés de ses rapports. Je n'ai pas fait moi-même tous les rapports sur lesquels je m'appuie. Ce sont tous des rapports de mon assistant; mais ils ont tous été discutés avec moi. Je connaissais toujours, moi-même, une partie des faits qu'il fallait rapporter, et nous avons discuté à fond ensemble la matière de ces rapports avant qu'ils fussent imprimés.

Puis, d'Edmonton il y a une autre route, et je ne sais pas s'il n'y a pas actuellement une compagnie organisée pour l'entreprendre. Cette route est celle qui part d'Edmonton et qui traverse la passe Tête-Jaune. Je puis en donner une description.

D'Edmonton jusqu'au sommet de la Passe Tête-Jaune il y a 267 milles, d'après le mesurage fait par les explorateurs. De la passe Tête-Jaune à l'intersection de la rivière Fraser, près de l'extrémité-nord de la chaîne de montagnes de Caribou, ou près du Fort-George, en suivant la rivière dans la direction ouest, il y a 228 milles.

A partir de ce point, il y a une zone de séparation très favorable qui s'étend jusqu'au Fort-MacLeod, sur les lignes que j'ai déjà décrites.

La distance est exactement la même que sur les autres lignes—soit, 579 milles—mais cette contrée est bien moins favorable à la colonisation.

Honorable M. DRUMMOND.—Quelle espèce de contrée est-ce ? Tous les ranchos et les éleveurs de bestiaux sont là ?

M. SMITH.—Non, il s'agit d'un autre Fort-MacLeod. C'est une région d'un caractère entièrement arctique. La contrée est riche en minéraux métallifères; mais il n'y a pas de végétation.

Honorable M. MACDONALD (C. A.).—Où se trouve ce Fort-Macleod dont vous nous parlez présentement ? Est-ce à l'ouest des Rocheuses ?

M. SMITH.—Oui à l'ouest des montagnes rocheuses. Il est situé précisément à l'ouest de la Passe de la rivière au Pin, et à quatre-vingts milles au nord du Fort-George.

Le PRÉSIDENT.—Et le Fort-Macleod est un point de jonction pour les deux routes que vous traversiez par la Passe de la rivière au Pin, ou que vous passiez par l'autre route, dite de la Passe Tête-Jaune.

M. SMITH.—Oui. Comme vous le voyez, nous n'avons pas seulement cherché une ligne qui passe entre certains points; mais nous avons voulu d'une ligne qui puisse desservir, sur son parcours, autant de territoire de valeur que possible.

Par cette route vous atteignez les mines d'or de l'Omenica.

A environ 100 milles au nord d'Edmonton, il y a une bonne région; mais après cela, le pays est réellement impropre à la colonisation.

La passe Tête-Jaune est à 3,730 pieds de hauteur, et, cependant, ce n'est qu'un creux profond dans les montagnes, et la Fraser, depuis Tête-Jaune-Cache, est aussi un creux profond par lequel nous pouvons faire passer un chemin de fer.

Le PRÉSIDENT.—Quelle est la hauteur de la rivière au Pin ?

M. SMITH.—Elle est de 1,000 pieds moins haute que la Fraser.

Le PRÉSIDENT.—Et la hauteur de la passe du Cheval-qui-rue (*Kicking Horse*) ?

M. SMITH.—5,400 pieds, je crois.

Le PRÉSIDENT.—Et connaissez-vous la hauteur de la Passe du Nid-de-Corbeau (*Crow's Nest*) ?

M. SMITH.—Elle est moins élevée, et je crois que sa hauteur est d'un peu plus de 4,000 pieds. Toutefois, je ne parle présentement que de mémoire.

Je puis vous donner la distance qu'il y a en passant par le chemin de fer Canadien du Pacifique, et il y a une autre route par Ashcroft.

Honorable M. MACDONALD (C.A.).—A partir d'Ashcroft et dans la direction du Yukon, quelle est la nature d'une route qui passerait par cette ligne ?

M. SMITH.—Elle est moins élevée, et je crois que sa hauteur est d'un peu plus de 4,000 pieds. Toutefois, je ne parle présentement que de mémoire.

Je puis vous donner la distance qu'il y a en passant par le chemin de fer Canadien du Pacifique, et il y a une autre route par Ashcroft.

Honorable M. MACDONALD (C.A.).—A partir d'Ashcroft et dans la direction du Yukon, quelle est la nature d'une route qui passerait par cette ligne ?

M. SMITH.—Je vous en donnerai maintenant les distances.

D'abord, en partant d'Edmonton qui est le point de départ des autres routes; puis en prenant le chemin de fer jusqu'à Calgary et en continuant jusqu'à Ashcroft, ces deux distances réunies sont de 629 milles. La distance d'Edmonton jusqu'à Calgary est de 191 milles et de Calgary à Ashcroft, de 438 milles, ce qui fait en tout 629 milles de chemin de fer déjà construits et en exploitation.

A partir d'Ashcroft, il m'a fallu faire de nouveau le mesurage avec l'échelle de la carte, bien qu'un grand nombre d'explorations aient été faites à partir d'Edmonton jusqu'à Ashcroft.

J'ai donc fait le mesurage avec le compas jusqu'à l'embouchure de la rivière Quesnelle.

On exploite actuellement quelques mines sur la rivière du Taon (*Horse Fly River*) et aussi entre ce point et l'embouchure de la Quesnelle. Il est difficile de traverser la rivière à l'embouchure de la Quesnelle, tant elle est au-dessous du niveau du plateau. Nous avons fait plusieurs explorations à cet endroit.

Puis, d'Ashcroft à l'embouchure de la Quesnelle j'ai mesuré 215 milles avec le compas, et de là en suivant la meilleure route, j'ai pu en trouver une très difficile jusqu'au Fort-Macleod—c'est-à-dire, le même point où convergent d'autres lignes—et dont la longueur est de 187 milles. Ce qui fait un total de 1,029 milles d'Edmonton.

Le PRÉSIDENT.—Je crois que vous devriez laisser Edmonton de côté.

Honorable M. DRUMMOND.—Prenez Ashcroft pour point de départ.

Le PRÉSIDENT.—Partez de Calgary. Il n'est pas nécessaire d'aller jusqu'à Edmonton.

Route pour le Yukon.

M. SMITH.—Vous ne pouvez faire une comparaison juste si vous ne faites pas partir les routes du même point. Le point de distribution est à 300 milles plus à l'est, près de Saskatoon.

Le PRÉSIDENT.—En partant d'Ascroft quelle distance avez-vous jusqu'au Fort-Macleod ?

M. SMITH.—La distance est de 450 milles de plus que l'autre route.

La distance totale est de 1,029 milles ou de 1,03 milles, et puis pour ce qui regarde les autres lignes qui traversent la région de la rivière au Panais, nous leur donnons 579 milles.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—En vous rendant de Quesnelle au lac, ou à la rivière Babine, cette route ne vous conduirait pas au Fort-Macleod ?

M. SMITH.—Oui, c'est la ligne la plus courte qui y conduit. En outre, elle touche aux mines d'or d'Omenica.

Il n'y a rien de plus sur l'autre route. Je pourrais aller plus au sud, et en le faisant, l'on pénétre dans une riche vallée. Nous nous sommes rendus jusqu'au Fort-Macleod, et il y a 206 milles à ajouter de là pour atteindre le lac Babine.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—Mieux vaudrait prolonger votre ligne jusqu'à Glenora.

M. SMITH.—Elle est de cette manière de 450 milles plus longue qu'aucune des autres lignes.

Honorable sir JOHN CARLING.—De quelle manière ?

M. SMITH.—En partant d'Edmonton et en passant par Ashcroft.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—C'est-à-dire jusqu'à Glenora ?

M. SMITH.—Jusqu'à l'embouchure de la rivière Babine. Naturellement si le point de départ était plus à l'ouest, la différence de longueur serait beaucoup moins grande que si nous partions à 300 milles plus à l'est. Je ne crois pas que cette ligne d'Ascroft puisse convenir à l'Est des montagnes Rocheuses.

Parler des distances et des latitudes ne saurait donner à personne une juste idée de la contrée, et une connaissance parfaite de ces régions lointaines ne peut être acquise sans les avoir explorées.

A partir d'Ascroft, on a exploré une ligne de chemin de fer jusqu'à Caribou et Barkerville, et je crois que c'est une très bonne ligne. Les personnes qui ont des intérêts dans cette région y exploitent les mines, et lorsque cette exploitation sera rémunératrice, elles construiront elles mêmes un chemin de fer jusqu'à leurs champs d'opération. Cette voie ferrée serait très utile; mais je ne crois pas, en ma qualité d'ingénieur, qu'une voie ferrée à partir d'Ascroft dût pénétrer au nord de la rivière Fraser. C'est une région des plus difficiles. Au delà de la Fraser, il n'y a rien qui favorise un chemin de fer jusqu'à ce que nous atteignons l'Omenica.

Toutefois, je vais vous indiquer le tracé qui a été exploré. J'en ai les plans ici. Naturellement, en ma qualité d'ingénieur, je conserve des croquis sur toutes ces choses. Je n'ai rien à faire avec ces explorations; mais comme ingénieur, j'ai besoin de me renseigner sur tout ce qui se fait dans cette région.

Ainsi, si vous voulez jeter les yeux sur la carte que voici, vous verrez quelle espèce de région dont il s'agit. On parle d'une voie ferrée à partir d'Ascroft. Or, la chose est impossible. La pente est trop raide pour pouvoir la graver.

Voici la ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique qui part de la côte, et vous voyez que l'exploration n'a pu être commencée à Ashcroft, mais elle l'a été à Savona's-Ferry. Puis, les explorateurs sont revenus six ou sept milles en arrière, et il leur a fallu parcourir environ vingt-quatre milles au lieu de huit. Voyez, ici, les détours qu'ils ont eu à suivre, parce que la contrée est trop rugueuse ou difficile; voyez cette ligne en zigzags qu'ils ont tracée en montant jusqu'aux fourches de la Quesnelle. En mesurant la distance sur la carte, on pourrait tirer transversalement une ligne droite jusqu'à l'embouchure de la Quesnelle.

Vous pouvez voir que, d'après cette exploration, la longueur totale de cette route jusqu'à Barkerville est de 260 milles.

On pourrait croire, en jetant les yeux sur la carte, que, en tirant transversalement une ligne droite, il n'y a que quatre-vingts milles de distance à franchir pour atteindre la région aurifère; mais un ingénieur, pour décrire cette partie du pays,

allouera un certain nombre de milles comme représentation des détours et des hauteurs, comme la chose a été faite sur le présent croquis.

Je dois dire que je me suis beaucoup intéressé au présent sujet, et que, je suis arrivé à la conclusion que la ligne par la Passe de la rivière au Pin est la meilleure qui puisse être trouvée dans cette partie nord-ouest de la Colombie-Anglaise. Cette ligne est aussi courte et traverse une meilleure région agricole et métallifère que toute autre ligne que l'on puisse projeter, et pourrait être construite à moins de frais que toute autre ligne.

Le PRÉSIDENT.—Et dont le sommet est le moins élevé.

M. SMITH.—C'est incontestablement la meilleure ligne sous tous les rapports, à mon avis, et j'ai étudié beaucoup la question.

Le PRÉSIDENT. Pouvez vous me donner la distance approximative qu'il y a entre le Fort Saint-Jean et la rivière au Pin ?

M. SMITH.—Je ne puis le dire exactement d'après la carte ; mais elle est de moins de cinquante milles au sud du Fort-Saint-Jean.

Le PRÉSIDENT.—Vous n'êtes pas allé jusqu'à la rivière Nelson, ou jusqu'à la rivière Liard.

M. SMITH.—Je ne connais rien de la rivière Liard, si ce n'est ce que j'en ai vu dans les rapports officiels. Les rapports du service géologique démontrent qu'il y a, en arrière de la rivière de la Paix, beaucoup de pâturages propres au bétail, spécialement à partir de Dunvegan. (Le témoin indiquant les lieux sur sa propre carte).

Ces points colorés, sur cette carte, indiquent passablement la richesse du sol.

Avant de donner mon témoignage, ici, j'ai fait un travail de vérification, et l'on m'a dit que nous ne pouvions pas indiquer de cette manière la nature de cette région ; mais ma carte indique généralement la nature du sol qui s'étend jusqu'au pied des montagnes Rocheuses, ainsi que dans le Manitoba et loin au nord de la rivière de la Paix, et le sol devient plus léger en gagnant le sud. C'est là que se termine la région propre à la colonisation (121 degrés de longitude). Au nord et à l'ouest de la rivière de la Paix, et à 122 degrés du méridien, est une région arctique. Ce que je viens de dire vient de Macoun, le botaniste, et je trouve que la description qu'il a faite de cette région est bonne.

EXTRAITS DE RAPPORTS SUR LES EXPLORATIONS FAITES PAR LE GOUVERNEMENT POUR LE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, ENTREPRISES AVANT 1881, LORSQUE LA COMPAGNIE ACTUELLE FIT SUBIR AU PREMIER TRACÉ UNE DÉVIATION VERS LE SUD D'EDMONTON À LA RIVIÈRE DE LA PAIX—ROUTE DU SUD.

1874, page 46, C. Horetzky :

“ Le Fort-Assiniboine, sur l'Athabasca, fut atteint après avoir traversé plus de quatre-vingt-onze milles d'une contrée très passable, composée partiellement de prairies et partiellement boisée. Quant au bois, il abonde à partir du lac la Nonne jusqu'à l'Athabasca..... Nous sommes arrivés au petit lac de l'Esclave, après avoir franchi une région entièrement boisée, dans certains endroits, et marécageux dans d'autres endroits, puis, dans d'autres endroits, très montagneuse, entièrement impropre aux fins agricoles et extrêmement difficile pour une voie ferrée.”

Page 68, version anglaise, Macoun, botaniste :—

“ Entre Edmonton et le lac La Nonne, distance d'environ quarante-neuf milles, le sol est ondulé, et montagneux en différents endroits..... Aucune partie n'est difficile ; mais la dernière moitié est très accidentée, semée de montagnes, de vallons, de marécages et de lacs. Entre le lac La Nonne et Pembina, la contrée est encore plus accidentée ; les montagnes sont plus escarpées et plus fortement boisées, et le sol est plus pauvre. Le lit de la rivière est d'environ 100 verges de large De là

Route pour le Yukon.

le sol est comparativement uni jusqu'à ce que vous atteigniez les bords de l'Athabasca. Le niveau de la contrée est d'environ 300 pieds au-dessus de la rivière qui coule à travers une belle et large vallée.

“ L'Athabasca est plus large et plus profonde que la Saskatchewan. Le fort Assiniboine est construit sur une terrasse... Sur une certaine distance, après avoir franchi la région de l'Athabasca, on rencontre une série de coteaux de sable, de bancs et de marécages.”

Rivière qui Fume jusqu'au lac Sale, (*Dirt Lake*). Environ soixante milles franc ouest d'Edmonton sur la ligne tracée par le gouvernement pour le chemin de fer Canadien du Pacifique.

1874, page 68, version anglaise.—H. A. F. Macleod :—

“ Entre la petite rivière qui Fume et l'Athabasca, il y a une chaîne élevée de montagnes qui s'étend dans la direction du nord-est, parallèlement à l'Athabasca..... Ces montagnes s'élèvent à une hauteur d'environ 700 pieds au-dessus de la petite rivière qui Fume, et de 600 pieds au-dessus de l'Athabasca. On trouve, cependant, des vallées plus au nord qui sont encore plus basses en descendant la petite rivière Qui-Fume. Le cours d'eau qui coule dans le lac Goswagon, ainsi que la rivière de l'Oie, sont des passes favorables dans la région de l'Athabasca.

“ L'Athabasca est une rivière grande et rapide. Elle est située dans une vallée profonde de trois ou quatre milles de large, au sommet, et d'environ un demi-mille dans le fond..... La traverse est près de l'embouchure de la rivière Marshead et elle aurait besoin d'un pont de 600 pieds d'ouverture et de trente pieds de haut. Entre l'Athabasca et les rivières Macleod, la contrée est très montagneuse et entrecoupée. Les montagnes ont 900 pieds au-dessus de la rivière et les vallées intermédiaires, de 300 à 600 pieds de profondeur..... A partir de la rivière Macleod jusqu'au lac Sale (*Dirt Lake*), une partie de la contrée est marécageuse. A part cet inconvénient, il n'y a pas d'obstacle sérieux.

RIVIÈRE AUX BOUCANES JUSQU'À L'ATHABASCA.

Explorations géologiques, 1879-80—page 64 B, J. M. Dawson :—

“ Entre la rivière qui Fume et le lac à l'Esturgeon la contrée peut être décrite comme étant en général fortement boisée. La forêt, pour la plus grande partie, est couverte de bois de seconde venue, composé de tremble, de bouleau, d'épinette blanche et de pin gris—de taille généralement moyenne, ou de petite taille.—Des parties considérables sont couvertes, toutefois, de grosses épinettes blanches, ou de gros trembles, de première futaie. Il y a plusieurs petites clairières en prairie..... Le lac est d'environ 2,000 pieds au dessus du niveau de la mer. Il y a de bons pâturages. La contrée est belle et partiellement ouverte sur le bord nord-est du lac. On atteint la petite rivière qui Fume à vingt et un milles au sud-est de cette région. La largeur de la rivière est, en moyenne, de 250 à 300 pieds de large, à l'endroit où nous l'avons atteinte en premier lieu; la vallée est d'environ quatre-vingts pieds au-dessous du niveau du plateau et, plus haut, d'un quart de mille à un demi-mille de large. Près de l'Athabasca la contrée non seulement augmente en altitude, mais aussi décroît en valeur. Le sol du plateau devient sablonneux dans plusieurs endroits et les marécages sont d'une plus grande étendue.

Page 65 b :—

“ A partir de ce lac jusqu'au bord de l'Athabasca—distance de vingt milles—la contrée est excessivement difficile à traverser, et le bois mort renversé la rend presque infranchissable..... La surface est parsemée de saillies qui s'élèvent, à certains endroits, à près de 200 pieds au-dessus des gorges intermédiaires, et les hauteurs grandissent en approchant de l'Athabasca. A huit milles de l'Athabasca, la ligne de partage entre cette rivière et la rivière de la Paix est traversée par une élévation de 3,300 pieds au dessus du niveau de la mer. (C'est 600 pieds plus haut que la passe de la rivière au Pin, ce qui est le point le plus élevé sur cette route, son altitude étant de 2,700 pieds au dessus du niveau de la mer et, sur toute la longueur

à partir d'Athabasca Landing, cette altitude n'excédant pas 2,300 pieds sur tous les points jusqu'à la côte du Pacifique).

Le sol est généralement léger, et la boue se change souvent en sable véritable.

PASSE DE LA RIVIÈRE DE LA PAIX.

Explorations du chemin de fer Canadien du Pacifique, 1880, pages 43, 44, 45, 46, 52 et 56—version anglaise—H. I. Cambie.—

“ Les rivières au Panais et Finlay ont chacune une largeur de 500 pieds à leur confluent. En aval de ce point le cours d'eau est connu sous le nom de rivière de la Paix, et il entre immédiatement dans la passe de ce nom. Cette passe, sur un parcours de trente milles, est bordée de deux rangées de montagnes qui s'élèvent à 4,000 et jusqu'à 5,000 pieds au-dessus de l'eau. Sur chaque côté est une vallée d'environ un demi-mille de large, entre les deux bases. La rivière, qui serpente à travers cette vallée, a 600 et jusqu'à 800 pieds de large, et forme des bancs de sable sur l'un et l'autre côté qui varient en hauteur de vingt à 100 pieds.

“ Le seul point où le talus des montagnes touche à la rivière a une étendue de trois quarts de mille et est situé au pied du Mont Selwyn. Ce point est élevé et rocheux et il requerra de grandes excavations et un tunnel.

“ A environ cinq milles à l'est du Mont Selwyn un cours d'eau d'environ soixante pieds de large vient du sud, et à vingt milles plus loin, un autre cours d'eau de soixante pieds de large et la rivière à l'Eau-claire, d'environ 120 pieds de large, viennent également de la même direction Les plateaux bas sont boisés de peupliers de Virginie; les flancs de montagnes et les plateaux élevés sont couverts d'épinettes blanches, de peuplier et de bouleau.

“ A la rivière à l'Eau-claire la largeur de la vallée entre les bases des montagnes de chaque côté, est d'environ un demi-mille. A partir de ce point, en gagnant l'est et jusqu'à la tête du portage de la Montagne Rocheuse—environ quarante milles de long—la vallée s'élargit jusqu'à deux milles, environ, entre les bases, et jusqu'à six ou sept milles entre les sommets des montagnes qui ont, à cet endroit, environ 1,000 ou 2,000 pieds de hauteur au-dessus de la rivière. Il faut traverser cinq cours d'eau. Les deux plus grands ont chacun 150 pieds de large.

“ Le climat et la végétation accusent un changement marqué à l'est de la rivière à l'Eau-claire. Il est beaucoup plus doux, et plusieurs des plateaux ont quelques taillis de peuplier rabougris; mais il y a des prairies, de la bonne herbe et de la vigne sauvage.

“ GORGE (CANON) DE LA MONTAGNE ROCHEUSE.

“ Trois jours furent employés à traverser le portage avec l'aide de chevaux empruntés au poste de la Compagnie de la Baie-d'Hudson, à Hudson's-Hope.

“ Le portage, de près de douze milles de long, suit pre-qu'une direction est et ouest, et on l'a fait pour éviter le cañon—le long duquel la rivière de la Paix forme, au sud, un coude demi-circulaire, sur un parcours d'environ vingt-cinq milles.

“ Dans ce parcours la rivière passe généralement dans une gorge de 400 à 600 pieds de large, où se trouvent des caps escarpés de pierre à sablon, qui s'élèvent perpendiculairement à 100 et jusqu'à 300 pieds sur chaque côté. Les montagnes environnantes sont de 1,000 à 2,500 pieds au-dessus de la rivière et s'inclinent vers le précipice au taux d'un pied de chute sur deux à un pied de chute sur cinq. *Elles sont aussi beaucoup entrecoupées de ravins, en sorte qu'une ligne de chemin de fer requerrait plusieurs courbes très courtes, des ponts élevés, de longs tunnels, et les frais de construction seraient excessifs.*

“ Hudson's Hope peut être considéré comme situé sur la crête des contre-forts (montagnes d'appui) de la chaîne principale des Rocheuses. Il s'étend dans la direction sud-est, après avoir franchi l'extrémité inférieure du lac Moberly, et traverse la rivière au Pin un peu à l'ouest de la principale fourche de cette rivière.

Route pour le Yukon.

HUDSON'S HOPE JUSQU'A LA RIVIÈRE AU PIN—ENVIRON CINQUANTE MILLES.

“ La région située dans les environs d'Hudson's Hope est généralement une grande plaine, ou un plateau d'environ 1,900 pieds au dessus du niveau de la mer, que traverse la rivière de la Paix qui y coule comme dans un canal. C'est une vallée d'environ 700 pieds de profondeur, au commencement, et la profondeur atteint plus de 900 pieds dans le voisinage de la rivière qui Fume. Aussi loin, à l'est, que la rivière au Pin, la largeur de la vallée varie d'environ d'un mille et demi à trois milles au niveau du plateau, et d'un demi-mille à deux milles dans le fond.

“ La largeur de la rivière varie, de son côté, de 900 à 1,200 pieds, et lorsqu'elle coule au pied des montagnes, elle cause, par l'érosion, de grands éboulis. Ces éboulis de date récente, arrivés sur le côté sud, embrassent une étendue d'une couple de milles; mais les anciens éboulis comprennent une bien plus grande étendue. Ces éboulis sont un obstacle insurmontable si l'on veut construire un chemin de fer près de la rivière de la Paix. . . . tandis que les cours d'eau tributaires ont creusé des vallées latérales si profondes que, si un chemin de fer était construit sur un niveau suffisamment élevé pour pouvoir passer derrière ces éboulis, la traverse de chaque petit ruisseau requerrait des travaux gigantesques.

Page 45 (version anglaise) :

“ A partir de la rivière au Pin jusqu'à Dunvegan la rivière varie en largeur de 800 à 1,500 pieds et serpente d'un côté à l'autre. Les bords sont de même nature que la dernière section décrite.

Page 46 (version anglaise) :

“ La rivière de la Paix, à l'embouchure de la rivière qui Fume, est de 1,300 pieds de large et sa vallée immédiate de 700 pieds de profondeur.

RIVIÈRE AU PIN JUSQU'AU SOMMET DE LA PASSE.

Page 52 (version anglaise) :

“ Le caractère général de la région, de ce point, dans la direction de l'ouest, au lac Stuart, a été décrite à fond par M. Hunter dans votre rapport de 1878 (Appendice G) et comme je suis prêt à corroborer cette description, il me paraît inutile de parler d'autre chose que des principaux points considérés au point de vue technique.

Page 56 (même version) :

“ La passe de la rivière au Pin est en outre remarquable, et bien que son élévation soit plus grande que celle par la rivière de la Paix, les travaux à exécuter pour franchir la chaîne de montagne seraient moins considérables.”

Page 102 (même version) Rév. D. M. Gordon :

“ Notre parti passa le mois d'août à examiner des portions de ce vaste plateau, dans les différentes directions à partir de Dunvegan. Les facilités qu'il y a pour construire une voie ferrée à partir du petit lac de l'Esclave en gagnant l'ouest et à partir d'un endroit convenable pour traverser la rivière qui Fume, en gagnant le nord, dans la direction de la passe de la rivière au Pin, ainsi que le caractère de cette passe, sont indiqués dans le rapport qui traitent spécialement de ces sujets.

A partir de la rivière au Pin en gagnant l'est jusqu'au petit lac de l'Esclave, et de Dunvegan en gagnant le nord de la rivière de la Paix, sur un parcours d'environ soixante-dix milles, jusqu'à la rivière Bataille (*Battle River*), et en gagnant le sud jusqu'à la 55° parallèle, les observations ont été à peu près complètes. Dans tout le district traversé, dans ces explorations, à quelques exceptions près, le sol a été considéré comme excellent, riche en herbes, en foin et en vigne sauvage..... Quelques portions situées au nord de la rivière de la Paix paraissent particulièrement fertiles, tandis que le district connu sous le nom de Grande Prairie, et qui est situé entre la rivière qui Fume et la rivière au Pin, à trente-cinq et jusqu'à soixante-dix milles au sud de Dunvegan, est exceptionnellement bon.

Page 100 (même version).

“ Cette route (la rivière de la Paix) pourrait être utilisée si une ligne était construite à travers le district de l’Omenica jusqu’à quelque terminus nord, sur le Pacifique, tel que le Port-Simpson. Cependant, pour toute voie ferrée qui traverserait la région nord de la Colombie-Anglaise, au sud du district de l’Omenica, par les rivières Nation, Babine et Keena jusqu’au Port-Simpson, ou par toute autre route plus au sud, la passe de la rivière au Pin, qui est considérée comme praticable, serait une route plus courte que celle par la passe de la rivière de la Paix.”

Page 43b :—Explorations géologiques, 1879-80, J. M. Dawson :—

“ Le caractère de la passe de la rivière au Pin par rapport à la construction d’un chemin de fer paraît être très favorable; mais, comme MM. G. Hunter et H. J. Cambie ont tous deux donné leur attention spéciale sur ce point, il n’est pas nécessaire d’entrer dans les détails ici.

Page 67b :—

“ Les bords de la vallée, sur le côté nord de la rivière de la Paix, sont généralement ouverts et couverts d’herbes.” Au nord de Dunvegan jusqu’à la rivière Bataille, la contrée a été examinée et décrite déjà.

Conclusion.—D’après les apparences, il y a beaucoup de pâturage pour le bétail, et il n’y aurait aucune difficulté à construire un chemin de charrette jusqu’aux eaux navigables du cours supérieur de la rivière Nelson à partir d’un point situé près de l’ancien Fort-Saint-Jean, sur la rivière de la Paix. La distance entre ces deux points mesurée d’après l’échelle de la carte du guide du Klondique, est d’environ 170 milles.

MARCUS SMITH.

Route pour le Yukon.

OTTAWA, 5 mai 1898.

Le comité s'est assemblé aujourd'hui.

Président Suppléant, l'honorable sir JOHN CARLING.

W. T. JENNINGS, membre du corps des ingénieurs civils, de Toronto, comparait devant le comité et est interrogé comme suit :—

Le PRÉSIDENT.—Avez-vous une carte devant vous, M. Jennings ?

M. JENNINGS.—J'ai la carte dont le D^r Dawson s'est servi lorsqu'il a comparu devant le comité, et sur laquelle il a indiqué trois différentes routes qui partent d'Edmonton et s'étendent jusqu'au Fort-Selkirk, sur le Yukon.

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—Avez-vous exploré la région qui avoisine Edmonton et dans la direction de ces routes ?

M. JENNINGS.—Les seuls endroits situés dans le voisinage d'Edmonton que j'aie vus, sont ceux qui s'étendent d'Edmonton, dans la direction du nord, jusqu'à Athabasca-Landing ; puis à l'est, à partir d'Edmonton jusqu'au Fort-Saskatchewan ; puis, à l'ouest, à partir d'Edmonton jusqu'à Saint-Albert ; puis, au sud, le long de la ligne du chemin de fer jusqu'à Calgary.

Honorable M. PERLEY.—Jusqu'à quelle distance, sur la Stikine, êtes-vous allé ?

M. JENNINGS.—J'ai remonté la rivière Stikine depuis l'océan jusqu'à la rivière Tahltan, point situé à 10 ou 12 milles au delà de Telegraph-Creek, ou à 160 milles de la mer. J'ai remonté ensuite la vallée de la rivière Tahltan jusqu'à sa source ; puis j'ai gagné la rivière Koketsi et je me suis rendu à la montagne d'Egnall.

J'ai ensuite pris la direction du nord en passant par les vallées des rivières Doo-de-don-too et Koshin jusqu'à la vallée de la rivière Nahlin. De là j'ai suivi le cours supérieur de cette rivière, dans la direction du nord, jusqu'au lac Teslin.

Honorable M. PERLEY.—Donc, vous n'avez aucunement visité toute cette section de pays avoisinant la rivière de la Paix et autres lieux environnants ?

M. JENNINGS.—Je ne connais rien de la région de la rivière de la Paix d'après mes observations personnelles. Tout ce que j'en sais est tiré des rapports officiels et de conversions que j'ai tenues avec des hommes qui avaient exploré cette région.

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—Quelle est votre opinion sur l'idée de construire un chemin de fer dans la région qui s'étend de Telegraph-Creek jusqu'au point que vous avez atteint ? Est-ce une contrée difficile ?

M. JENNINGS.—A partir de Telegraph-Creek jusqu'au lac Teslin, la contrée est généralement facile. Les deux seules difficultés, sur la route, sont les deux sommets, séparément situés, l'un à la tête de Telegraph-Creek et avoisinant la vallée de la Stikine ; le second est sur la montagne d'Egnall, à partir de la vallée de la rivière Koketsi jusqu'à la vallée de la rivière Doo-de-don-too.

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—Quelle est la hauteur la plus grande que vous atteignez en montant à partir de Telegraph-Creek ?

M. JENNINGS.—La rivière Stikine à Telegraph-Creek est de 540 pieds au-dessus du niveau de la mer. La passe de Telegraph-Creek est de 3,650 pieds au-dessus de la mer. De ce niveau élevé on descend jusqu'à 2,200 pieds sur le cours supérieur de la rivière Tahltan. Puis, l'on monte de nouveau jusqu'à 3,700 pieds à la montagne d'Egnall. Après avoir traversé la ligne de séparation d'Egnall, on fait une descente de 200 pieds. Puis la route, avec des pentes légèrement ondulées, suit une direction nord jusqu'au lac Teslin que l'on atteint à une élévation d'environ 2,450 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—Seriez-vous obligé de faire passer un chemin de fer à cette hauteur ?

M. JENNINGS.—Oui, pour la route en question ; mais il n'est pas nécessaire de se servir de la passe de Telegraph-Creek, vu qu'un chemin peut être tracé autour en

passant par la rivière Tahltan dont l'élévation est à quelques 1,600 pieds, au confluent des rivières Tahltan et Stikine.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—Et cela correspond très bien avec l'altitude du lac Teslin ?

M. JENNINGS.—Oui ; mais le sommet, au nord de la vallée de la rivière Koketsie, à la montagne d'Egnell, est inévitable, à moins que, au moyen de frais additionnels considérables, l'on ne fasse passer la ligne à l'ouest de son tracé actuel, et que l'on ne descende par la vallée de la rivière Shesley jusqu'à la rivière Nahlin, à travers un district représenté comme difficile, ou par une nouvelle route dans la vallée de la rivière Tooya.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—Je crois que les entrepreneurs qui ont consenti à construire ce chemin dans le court délai que l'on sait, ne savaient pas ce qu'ils faisaient ?

M. JENNINGS.—Je ne connais rien autre chose que ce qui est consigné dans les documents officiels relativement à ce que ces entrepreneurs ont consenti à faire—ces entrepreneurs n'ayant jamais conféré avec moi sur ce sujet, ni ne m'ont consulté.

Le PRÉSIDENT.—Vous avez mesuré la distance à partir de la Stikine ?

M. JENNINGS.—Oui. La distance à partir du Fort-Wrangel à Telegraph-Creek, sur la rivière Stikine, avait été auparavant mesurée et marquée sur la carte.

L'intention était de commencer la voie ferrée au petit cañon (petite gorge), à 96 milles de la mer et sur le haut de la rivière—point qui peut être atteint, à partir de la mer, dans un seul jour.

Le PRÉSIDENT.—Quelle est la distance qui sépare ce point de Telegraph-Creek, et quel est l'état de la rivière à cet endroit ?

M. JENNINGS.—La distance est de cinquante-six milles.

A partir du petit cañon jusqu'à Telegraph-Creek, la chute de la rivière est beaucoup plus forte par mille et, conséquemment, le courant est plus rapide. Dans mon rapport, j'ai recommandé le petit cañon comme point de départ d'un chemin de fer. Je présumais qu'il était désirable d'atteindre l'intérieur aussi rapidement et aussi sûrement que possible. Mon estimation comprenait une journée de marche à partir de la mer jusqu'au point de départ de la voie ferrée sur la Stikine, et j'estimais que 10 ou 12 heures suffiraient pour parcourir les 208 milles de voie ferrée qui aboutiraient au lac Teslin.

Le PRÉSIDENT.—Quelle distance y a-t-il entre le petit cañon et le lac Teslin ?

M. JENNINGS.—La distance est de 208 milles—à partir du petit cañon jusqu'à un point situé à quelques 12 milles, le long du lac Teslin.

Q. Pourquoi prolonger la voie ferrée le long d'une certaine partie du lac Teslin ?

R. L'extrémité sud du lac Teslin est très étroite, et, à deux ou trois endroits, l'eau est basse et les fonds sont vaseux. Quand je dis que l'eau est basse, je veux dire qu'elle est peu profonde comparativement à la profondeur proprement dite du lac. Cependant, à ces endroits peu profonds, il y a assez d'eau pour des steamers de rivières—la profondeur n'étant pas moins de quatre pieds pendant la saison des eaux basses, en octobre dernier.

Le PRÉSIDENT.—Dois-je comprendre, M. Jennings, que vous auriez un bateau qui ferait le trajet de 96 milles à partir de Wrangel, et que le chemin de fer commencerait à l'extrémité de ces 96 milles ?

M. JENNINGS.—J'ai recommandé—si l'on jugeait à propos de suivre cet avis—d'organiser un service aussi rapide que possible ; aussi de construire une section de 30 milles qui longerait la rivière Stikine à l'endroit où les eaux de cette rivière sont mauvaises pour la navigation. A partir de l'endroit où la Stikine serait traversée, en aval de Glenora, l'on devrait construire la montée qui s'étend jusqu'au sommet de Telegraph-Creek. Ou bien, la voie ferrée pourrait faire le tour par la vallée de la rivière Tahltan qui se jette dans la Stikine à 12 milles au-dessus de Telegraph-Creek.

Cette dernière alternative augmenterait d'une huitaine de milles la distance à parcourir, mais la voie ferrée traverserait une région plus facile. Les pentes seraient plus douces ; et on se trouverait plus près du district de Cassiar, situé dans la région du lac Dease, lequel est éloigné de 60 milles de l'embouchure de la rivière Tahltan. D'ailleurs, mon rapport fait voir que, à partir de la rivière Tahltan, des voies ferrées

Route pour le Yukon.

peuvent être ouvertes jusqu'au lac Dease, et probablement aussi, en passant par la vallée de la rivière Tooya, jusqu'au lac Teslin, ou cette région de la rivière Tahltan pourrait être le point de jonction des lignes du sud.

Honorable M. PERLEY.—Est-ce la route probable sur laquelle le chemin de fer projeté eût été construit, si le contrat avait été ratifié.

M. JENNINGS.—Je ne connais la résolution prise, ou les intentions des promoteurs, que par les comptes rendus de journaux; mais je crois que l'on avait décidé de construire le chemin de fer *via* Telegraph Creek.

J'ai transmis à l'honorable ministre de l'Intérieur mes rapports préliminaires sur ce sujet. Cet honorable ministre s'est montré satisfait de mon travail, et ma tâche fût ainsi pratiquement terminée. Je n'ai pas été consulté depuis sur le sujet. Je ne sais pas si l'on a décidé autre chose que l'élimination de ma recommandation de construire une section de 30 milles à un certain endroit de la rivière Stikine, c'est-à-dire de se servir de steamers jusqu'à Glenora, et de construire et exploiter, à partir de ce point, une voie ferrée qui aboutirait à l'extrémité sud du lac Teslin.

Le PRÉSIDENT.—Serait-il possible de construire un chemin de fer à largeur uniforme à partir de Glenora jusqu'au lac Teslin?

M. JENNINGS.—Certainement.

Le PRÉSIDENT.—C'est-à-dire la largeur uniforme de quatre pieds et huit pouces et demi?

M. JENNINGS.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Pourriez-vous nous dire combien coûterait, environ, un chemin de fer de ce type, et qui serait pourvu de rails de 56 livres la verge?

M. JENNINGS.—Dans mon estimation adressée au ministre de l'Intérieur, le coût eût été, en moyenne, de \$19,000 par mille, sans le matériel roulant qui eût représenté une dépense additionnelle de \$500 par mille.

Le PRÉSIDENT.—En sorte que tout le chemin pourrait être construit et équipé à raison de \$20,000 par mille, et avec une largeur de voie uniforme à partir de Glenora jusqu'au lac Teslin?

M. JENNINGS.—Ce serait le prix moyen; mais il ne faut pas perdre de vue que mon estimation adressée au ministre de l'Intérieur n'était que le prix coûtant, basé sur la supposition que moi-même, ou un autre, serait chargé de l'entreprise pour le compte du gouvernement, en qualité d'ingénieur et de gérant des travaux de construction.

J'ai aussi averti le ministre que la construction coûterait au moins \$2,000 de plus par mille, si les travaux étaient donnés à l'entreprise comme la chose se fait ordinairement. Puis il ne faut pas perdre de vue que l'élimination de la section de 30 milles, sur la Stikine, déjà mentionnée, modifierait le coût moyen par mille.

Le PRÉSIDENT.—A partir de Glenora jusqu'au lac Teslin, si vous construisiez un chemin, quelle serait la distance à franchir d'un point à l'autre en suivant votre recommandation?

M. JENNINGS.—La distance serait de 150 à 165 milles. La longueur dépendrait des rampes et du point terminus au lac Teslin. Le point de départ sur la rivière Stikine ne pourrait être tout à fait déterminé qu'après avoir exploré le meilleur site qu'il y a à partir du sommet de Telegraph-Creek, jusqu'à un endroit convenable, sur la rivière Stikine. La question d'un terminus au nord dépendrait ensuite de la saison de navigation du lac Teslin. Un terminus à l'extrémité sud du lac donnerait probablement deux semaines de navigation de moins, le printemps et l'automne, vu le fait que la glace peut se former plus tôt dans les détroits. De là, pour la saison de la navigation, une date d'ouverture plus reculée, le printemps, et une date de clôture plus avancée, l'automne, dans les détroits.

Le PRÉSIDENT.—Le chemin, je suppose, parcourrait un trajet de 160 à 170 milles?

M. JENNINGS.—Environ 170 milles. Je dois ajouter que les distances telles qu'indiquées sur le plan, sont le résultat de l'exploration d'un simple tracé, et non le résultat d'un mesurage de la région fait avec la chaîne. La largeur de la rivière Stikine et du lac Teslin est exactement donnée par ce plan; mais les distances intermédiaires ne sont qu'une estimation approximative. Conséquemment, comme la route n'est pas droite, sa longueur telle que donnée ne doit pas être considérée comme absolument exacte.

Le PRÉSIDENT.—Si je vous comprends bien, M. Jennings, une largeur de voie uniforme, avec des rails de 56 livres la verge, y compris le matériel roulant, pourrait être construite pour pas plus de \$20,000 par mille, si le chemin était construit sous votre direction ?

M. JENNINGS.—Oui, ou disons \$22,000, environ, en éliminant la section de 30 milles déjà mentionnée, et si les travaux étaient exécutés par un agent, sans rien retenir comme profit de l'entrepreneur.

Le PRÉSIDENT.—Comme vous l'avez fait pour le chemin de fer Canadien du Pacifique ?

M. JENNINGS.—Oui. J'ai construit des sections du chemin de fer Canadien du Pacifique dans différentes conditions : mais le prix que je viens de mentionner comprend la supposition que le chemin serait construit conformément aux spécifications du gouvernement justifiées par une subvention de ce dernier et que les constructions en pilotis et de ponts en bois seraient faites avec les meilleurs matériaux qu'il serait possible de trouver dans le district.

Le PRÉSIDENT.—Quel serait le coût d'un chemin de fer à voie étroite ?

M. JENNINGS.—Le coût d'un chemin de cette nature ne serait pas beaucoup moindre que celui d'un chemin à voie ordinaire. La différence serait disons de 15 pour 100.

Le PRÉSIDENT.—Il y aurait cette différence qu'un chemin à voie étroite ne requerrait pas de rails lourds ?

M. JENNINGS.—La chose ne s'en suivrait pas nécessairement. J'ai vu des chemins à voie étroite avec des rails de 44 à 80 livres la verge ; mais une réduction de 15 pour 100 représenterait ce que coûteraient en moins des rails plus légers.

Le PRÉSIDENT.—Quelle pesanteur les rails devaient-ils avoir dans votre estimation ?

M. JENNINGS.—De 56 à 70 livres.

Le PRÉSIDENT.—Pour une voie étroite ?

M. JENNINGS.—Pour un chemin de fer à voie ordinaire.

Le PRÉSIDENT.—C'est-à-dire, pour une voie de quatre pieds et demi de large.

M. JENNINGS.—Je n'ai jamais fait d'estimation pour un chemin à voie étroite ; mais toujours pour un chemin à voie ordinaire, si ce n'est pour une ligne de tramway électrique, et, dans ce dernier cas, c'était pour les besoins de la comparaison.

Dans mon rapport, je mentionne bien la longueur des dormants et la largeur du lit du chemin ; mais je ne parle pas de la largeur de la voie.

Mes rapports ne donnent pas de conclusion finale. En attendant des renseignements de l'un de mes assistants qui avait été envoyé à la recherche d'une route courte, à partir de la Stikine en passant par la rivière à l'Eau-claire et la rivière Sheshay, j'expédiai mes rapports au ministre sur sa demande ; mais je compris que j'aurais le privilège d'en corriger les épreuves s'ils devaient être publiés.

Le PRÉSIDENT.—D'après ce que j'ai compris, le contrat passé avec les entrepreneurs stipulait la construction d'un chemin à voie étroite et non à voie large ?

Honorable M. PERLEY.—Votre rapport général est-il imprimé ?

M. JENNINGS.—Oui ; mais je n'en ai lu ni les épreuves, ni arrangé la matière. Il a été imprimé ; mais il ressemble plutôt aux feuillets sortant du clavigraphie et que l'on réunit ensemble sans les placer dans un ordre convenable.

Chaque rapport, tel qu'envoyé au ministre, était séparé et distinct, et je n'ai pas eu l'occasion d'en lire les épreuves, ou d'en arranger les matières avant l'impression. On m'a dit que cette précipitation était due au désir de procurer au public des renseignements le plus tôt possible.

Le PRÉSIDENT.—Un chemin de fer à voie large pourrait-il être construit aussi rapidement qu'un chemin à voie étroite ?

M. JENNINGS.—Pas tout à fait aussi rapidement par suite des travaux additionnels de nivelages et de terrassements. Pour que la construction d'une voie large fut aussi rapide que la construction d'une voie étroite, il faudrait une plus grande équipe d'hommes.

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—Comment êtes-vous descendu du lac Teslin à la rivière Hcotalinqua ?

Route pour le Yukon.

M. JENNINGS.—Je ne suis allé jusqu'au lac Teslin ; mais j'ai fait traverser ce lac par deux de mes assistants. L'un d'eux continua les explorations et les sondages à l'embouchure de l'Hootalinqua, ou rivière Teslin ; puis il retourna à la côte par la passe Blanche (*White Pass*), où je croyais pouvoir le rencontrer ; mais en arrivant au lac Teslin, je constatai qu'il n'y avait aucun moyen de me transporter de ce point jusqu'à la rivière Taku, ou au lac Atlin, comme je l'avais projeté.

Conséquemment, je fus obligé de retourner par la Stikine. Lorsque j'atteignis le Fort-Wrangel, à mon retour, je rencontrai le ministre de l'Intérieur qui jugea que la saison était trop avancée pour me permettre d'examiner d'une manière satisfaisante les passes Chilcoot et White.

Le PRÉSIDENT.—La région, par la passe que vous avez franchie, était-elle passablement boisée ?

M. JENNINGS.—La contrée était légèrement boisée de petites épinettes, de pin noir et de peuplier sur le talus de la Stikine ; mais le fond de la passe de Telegraph-Creek est ouvert. En descendant jusqu'à l'intersection de la rivière Tahltan et en passant par la rivière Koketsi, ou la source de la rivière Tahltan, la route passe généralement sur des plateaux graveleux, boisés de pins, d'épinettes et de peuplier de petite taille.

Le PRÉSIDENT.—N'est-ce pas une contrée difficile ?

M. JENNINGS.—Pas pour la construction d'un chemin de fer.

Le PRÉSIDENT.—La contrée située au delà est-elle ouverte ?

M. JENNINGS.—A partir de la montagne d'Egnall, dans la direction du Nord, la montagne est généralement couverte de mousse dont l'épaisseur est d'un à deux pieds. Cette montagne est partiellement boisée de peuplier, de pin et d'épinette de petite taille.

Honorable M. PERLEY.—Que trouvez-vous sous cette mousse ?—Est-ce de la terre gelée ?

M. JENNINGS.—L'on trouve généralement du gravier d'une nature quelque peu glaiseuse et apparemment compacte. Je ne crois pas que ce gravier fut gelé, si ce n'est, peut-être, dans les endroits à l'ombre.

Honorable M. McCALLUM.—Est-il très difficile d'enlever cette mousse ?

Le PRÉSIDENT.—Vous ne feriez aucune construction sur cette mousse ?

M. JENNINGS.—Il ne serait pas difficile d'enlever la mousse—sur laquelle l'on ne devrait pas construire le chemin, ou qui ne devrait pas servir de lit au chemin.

Honorable M. PRIMROSE.—Jusqu'à quelle distance s'étend la mousse ?

M. JENNINGS.—Elle s'étend à partir de la montagne d'Egnall, dans la direction du nord, disons 100 milles, et aussi loin que je suis allé ; mais je crois qu'elle se continue aussi loin dans le nord que la végétation.

Honorable M. McCALLUM.—Cette mousse pourrait être enlevée avec des grattoirs ?

M. JENNINGS.—Il m'a semblé que l'ancien instrument agricole, appelé "cultivateur", serait une excellente machine pour l'enlèvement de cette mousse. Au moyen de cet instrument on pourrait déchirer la mousse qui serait ensuite enlevée et entassée à côté du lieu ainsi labouré pour y être brûlée lorsqu'elle serait devenue sèche.

Le PRÉSIDENT.—Après que MM. Mackenzie et Mann auraient eu construit leur chemin jusqu'au lac Teslin, quelles mesures devaient-ils prendre pour naviguer sur les lacs et rivières ? Cette compagnie devait-elle construire des bateaux pour transporter le fret et les passagers sur le lac Teslin ?

M. JENNINGS.—Je ne connais réellement rien des plans de cette compagnie.

Honorable M. PERLEY.—Ceci est en dehors de l'objet de l'enquête.

M. JENNINGS.—J'ajouterai que, d'après mes renseignements, une compagnie a été formée à Victoria dans le but de construire des steamers pour naviguer sur le lac Teslin et l'Hootalinqua ou rivière Teslin.

Un certain nombre de personnes intéressées à la réalisation de ce projet ont remonté la Stikine avec moi. Elles étaient sous la direction du capitaine York. Cette expédition se composait de seize hommes, avec chevaux et approvisionnements. Elle avait aussi avec elle assez de fer, d'outils et de pièces de machineries pour construire un steamboat et une barge, ainsi que pour monter une scierie.

Ce parti avait atteint la montagne d'Egnall, à quelques 40 milles de Telegraph-Creek, dans sa marche vers le nord, lorsque je passai au sud du lac Teslin. Je n'ai aucun doute que ce parti n'ait atteint le lac Teslin dans la bonne saison.

Le PRÉSIDENT. — A quelle date avez-vous rencontré ces hommes ?

M. JENNINGS. — Le 20 octobre 1897.

Honorable M. PERLEY. — Ils ont construit, là, un bateau à vapeur, je suppose ?

M. JENNINGS. — Le capitaine Macdonald qui a été chargé de la direction de ce travail au lac Teslin, est un jeune homme habile, actif, qui, je n'en ai aucun doute, pousse énergiquement cette entreprise et a dû l'achever pour l'ouverture de la navigation, disons, pour le 18 mai.

Honorable M. McCALLUM. — Y a-t-il de la neige dans cette région ?

M. JENNINGS. — Oui. Il y a eu trois, ou quatre chutes de neige pendant que je me trouvais dans le sentier. La plus forte, probablement, fut de huit pouces de profondeur ; mais une forte brise (dite "chinook") suivit immédiatement ces tempêtes et fit fondre rapidement la neige. Cette brise éleva la température à environ 56°.

Le PRÉSIDENT. — Je suppose que le lac et les rivières, tout le long de la route, sont libres et ouverts à la navigation ?

M. JENNINGS. — D'après le rapport que M. St. Cyr m'a fait, il n'y a aucun doute sur la navigabilité du lac Teslin et de l'Hootalingua. A cette date avancée de l'année (le 25 octobre), lorsque les eaux du lac Teslin étaient à quelques dix ou douze pieds au-dessous du plus haut niveau, on n'a rencontré aucun endroit sur la rivière Hootalingua où il y eut moins de quatre pieds d'eau. Je crois que c'est une bonne rivière.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.) — Vous êtes obligé de franchir les rapides "Cinq-doigts". — Est-ce difficile ?

M. JENNINGS. — Les rapides Cinq-doigts sont situés sur la rivière Lewes, ou Yukon,

Honorable M. MADDONALD (C.-A.) — Sont-ils infranchissables pour un steamer ?

M. JENNINGS. — D'après les conversations que j'ai tenues avec M. Ogilvie et le D^r Dawson, et aussi d'après leurs rapports, je ne les considérerais pas comme difficiles.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.) — Des chartes ont été accordées pour établir un tramway qui permettrait d'éviter ces rapides.

Le PRÉSIDENT. — Quel est le tarif ordinaire de chemins de fer de ce genre construits dans une nouvelle contrée ?

M. JENNINGS. — Je crois que ce tarif s'élève jusqu'à 10 centins par mille, et je constate, en consultant les horaires de "l'Union and Northern Pacific", que les tarifs locaux de cette voie ferrée se sont élevés à 8 et 10 centins par mille, apparemment selon les districts. C'était au début, c'est-à-dire, lorsque ce chemin venait d'être ouvert au trafic.

Le PRÉSIDENT. — Je suppose que, dans les débuts, on serait obligé d'imposer sur le chemin de fer projeté de la Stikine-Teslin un tarif plus élevé que cela ?

M. JENNINGS. — Je crois qu'il serait raisonnable d'imposer ce tarif par mille, et la personne qui se servirait du chemin de fer trouverait qu'il lui est bien plus avantageux de payer ce tarif que de voyager par le sentier de terre.

Le PRÉSIDENT. — Le tarif pourrait-il être de vingt centins par mille ?

M. JENNINGS. — Je crois qu'il ne serait pas nécessaire d'imposer un tarif aussi élevé, à moins que le trafic ne diminue considérablement, et qu'il ne devint nécessaire de l'imposer pour équilibrer les recettes avec les dépenses.

Le PRÉSIDENT. — Pour ce qui regarde le tarif par tonne, quel est généralement ce tarif ?

M. JENNINGS. — Le tarif maintenant imposé est de \$500 par tonne à partir de Telegraph-Creek jusqu'au lac Teslin, en se servant de mulets. C'était le tarif en vigueur en 1897.

Le coût actuel du transport des approvisionnements serait, en se servant de mulets, de neuf centins par livre à partir de Telegraph-Creek jusqu'au lac Teslin et en revenant — soit une distance de 300 milles.

Honorable M. PERLEY. — C'est-à-dire, pour l'aller et retour ?

M. JENNINGS. — Oui, on voyagerait chargé en allant, et on reviendrait sans charge. Tels sont les pleins prix. J'ai compris dans ces chiffres toutes les charges à encourir

Route pour le Yukon.

dans ce genre de voyages. J'ai tenu compte des gages qui sont plus élevés qu'ils ne le seraient si un sentier était ouvert et s'il s'y faisait beaucoup de transport avec des bêtes de charge. J'ai tenu compte de la détérioration de l'équipement. Il faut une quantité considérable de nourriture préparée et de foin pour les bêtes de charge. Il faut, enfin, tenir compte du soin dont ces bêtes ont besoin durant l'hiver, etc., et le tout se monte à neuf centins la livre—soit \$180 par tonne.

Le tarif imposé, l'année dernière, était de vingt-cinq centins par livre, ou cinq cents piastres par tonne.

Le PRÉSIDENT.—Quel tarif par tonne considéreriez-vous comme raisonnable à partir de Glenora jusqu'au lac Teslin en voyageant par chemin de fer—supposé qu'un chemin de fer soit construit ?

M. JENNINGS.—Je n'aimerais pas à exprimer une opinion. Si vous me le permettez, je vous dirai qu'il vaudrait mieux obtenir ces renseignements en consultant les charges imposées sur d'autres chemins de montagnes.

Le PRÉSIDENT.—Je croyais que vous connaissiez ce qui était payé sur d'autres chemins de montagnes.

M. JENNINGS.—Je ne connais pas particulièrement ces détails ; mais en faisant l'estimation du coût, des frais d'exploitation, etc., et des revenus d'un tramway électrique jusqu'au lac Teslin, j'ai fixé à 5 centins par mille le tarif des passagers, et à \$50 le tarif par tonne de marchandises.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—En faisant le tour par le Yukon, vous pouvez transporter le fret, à partir de Seattle jusqu'à Dawson, pour \$300 par tonne.

M. JENNINGS.—Ce serait 15 centins par livre.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—Oui. Il y a environ 3,000 milles, avec un seul transbordement, une fois rendu à St. Michaels, et de là on remonte le Yukon avec des bateaux à roue d'arrière.

Honorable M. PERLEY.—Ne serait-ce pas trop dispendieux de vouloir atteindre maintenant la région du Yukon comme vous le proposez ?

M. JENNINGS.—Dans l'état actuel des choses le voyage du Yukon par d'autres voies est tout aussi dispendieux—et peut être plus dispendieux—qu'il ne l'est par la route qui vient d'être mentionnée. La question dépend entièrement des charges imposées cette année, si \$180 la tonne par mulet sont prises comme base à partir de Telegraph-Creek jusqu'au lac Teslin.

Honorable M. PERLEY.—Est-ce le coût net ?

M. JENNINGS.—C'est après avoir tenu compte de la détérioration de l'équipement et de l'intérêt sur le coût de cet équipement ; mais rien de plus, et il n'y a pas de profit net de réalisé après avoir déduit 15 pour 100 et l'intérêt sur l'usage de l'équipement.

Honorable M. PERLEY.—C'est réellement le coût du transport, parce que tout voyageur est obligé de faire cette dépense.

M. JENNINGS.—En outre, à 15 centins par livre ; le tarif s'élèverait à \$300 par tonne. A cette somme il faut ajouter disons \$20 la tonne pour le trajet entre Victoria et Telegraph-Creek.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—Le tarif était dernièrement de \$40 jusqu'à Wrangel.

M. JENNINGS.—Le coût du transport a été pendant quelques années de \$10 par tonne du Port-Wrangel à Telegraph-Creek ; mais, vers la fin de l'automne dernier, ce tarif a été doublé. Je crois que l'augmentation a commencé sur le transport de mon propre équipement.

Honorable M. PERLEY.—Quel est le tarif par tonne en faisant le tour par eau de Victoria à St. Michaels et de là en remontant le Yukon ?

Réponse donnée par l'honorable M. Macdonald.

Le PRÉSIDENT.—Vous ne pouvez pas dire, si le chemin de fer était terminé, quel serait le tarif raisonnable par tonne qu'il pourrait imposer dans les circonstances où il se trouverait ?

M. JENNINGS.—Je n'aimerais pas à exprimer mon opinion à l'improviste sur une question de cette nature. Si je m'étais attendu à cette question j'aurais étudié le sujet.

Le PRÉSIDENT.—Je me contenterai d'une estimation approximative toutefois.

Honorable M. PERLEY.—La distance du lac Teslin à Dawson est d'environ 600 milles ?

M. JENNINGS.—Environ 560 milles. Sur ce chiffre environ 200 milles comprennent la distance qu'il y a de l'extrémité méridionale du lac Teslin à l'embouchure de la rivière Hootalingua.

Honorable M. PERLEY.—Est-ce une large rivière ou une rivière étroite ?

M. JENNINGS.—Elle est de 150 pieds à un demi-mille de large.

Honorable M. PERLEY.—Est-ce une rivière rapide ?

M. JENNINGS.—Pas très rapide. Sa rapidité la plus grande est de $4\frac{1}{2}$ à 5 milles à l'heure, je crois, excepté à certains endroits très courts où elle atteint 6 milles à l'heure.

Honorable M. PERLEY.—N'a-t-on pas dit que sa rapidité était de 8 milles à l'heure dans quelques-uns de ses cañons ?

Honorable M. PRIMROSE.—C'est ce que j'ai compris.

M. JENNINGS.—Sur l'Hootalingua ?

Honorable M. PERLEY.—Oui.

M. JENNINGS.—Je ne me souviens pas que M. St. Cyr l'ait dit dans son rapport. Voici, du reste, ce rapport dans lequel M. St. Cyr dit :

“Seulement dans quelques endroits, et sur un très faible parcours, la rapidité du courant atteint 6 milles à l'heure.”

Et il n'est pas question de cañons.

Le PRÉSIDENT.—Je suppose que le bureau de distribution possède des exemplaires de votre rapport ?

M. JENNINGS.—J'ai demandé au ministre de supprimer cette première édition de mon rapport (vu qu'il a été publié sans être révisé et arrangé par moi), et d'ordonner l'impression d'une édition convenablement préparée. La matière que cette seconde édition contiendra sera exactement la même; mais arrangée convenablement. Par exemple, le dernier paragraphe du rapport relatif au chemin de fer, ou au coût d'une voie ferrée, à partir de Telegraph-Creek jusqu'au lac Teslin, est placé à la fin du pamphlet, et indiqué dans la table des matières sous le titre d'un article montrant le coût des approvisionnements requis par jour pour chaque homme au lac Teslin. Si l'on m'avait accordé, comme la chose se fait ordinairement, le privilège d'en voir les épreuves, tout le contenu de mon rapport serait disposé dans un ordre convenable.

Le PRÉSIDENT.—Quelle distance trouvez-vous, par le chemin de fer en question, à partir de Wrangel jusqu'aux eaux du Yukon en passant par Glenora, le lac Teslin et Dawson ? Avez-vous mesuré cette distance ?

M. JENNINGS.—La distance à partir du Fort-Wrangel jusqu'au Petit-Cañon est de 96 milles; du Petit-Cañon jusqu'au lac Teslin, 205 milles; du lac Teslin jusqu'à l'embouchure de l'Hootalingua, 200 milles.

Le PRÉSIDENT.—Ceci comprend le lac Teslin ?

M. JENNINGS.—Oui. A partir du confluent de la rivière Lewes et de la rivière Teslin, ou Hootalingua, jusqu'à Dawson, en passant par la rivière, la distance est de 361 milles, ou de 865 milles en totalité.

Le PRÉSIDENT.—C'est-à-dire jusqu'à Dawson ?

M. JENNINGS.—Oui. J'ajouterai que les distances le long de la rivière Yukon sont exactement données par M. Ogilvie dans son livre sur le Yukon, et ces distances ont été, je crois, obtenues au moyen du micromètre.

Honorable M. PRIMROSE.—D'après l'opinion de M. St. Cyr que vous citez dans votre rapport, page 15, il donne la rapidité de l'Hootalingua qu'il porte à six milles à l'heure, à peu près. J'étais sous l'impression que cette rapidité avait été mesurée à huit milles ?

M. JENNINGS.—Je ne le crois pas. Elle est généralement de 5 milles à l'heure.

Honorable M. PRIMROSE.—Et d'autres la portent à six milles.

Honorable M. McCALLUM.—On n'avancerait pas beaucoup contre un tel courant avec un steamer à roue d'arrière ?

M. JENNINGS.—Ce courant rapide ne se rencontre que sur de courtes distances—soit sur un parcours de quelques centaines de pieds par ci par là. L'impulsion

Route pour le Yukon.

donnée au steamer dans l'eau calme lui permettrait de franchir le faible rapide qu'il aurait devant lui. Toutefois, si le steamer rencontrait un rapide, disons d'un quart de mille, dont la rapidité serait de sept ou huit milles à l'heure, le meilleur moyen de franchir cet obstacle serait de se servir de la cordelle et du cabestan du steamer.

Honorable M. McCALLUM.—Si vous aviez une bonne force à vapeur, vous pourriez rebouler le courant rapide sur une courte distance ?

M. JENNINGS.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Pour ce qui regarde les routes d'Edmonton, pourriez-vous nous donner votre opinion sur la meilleure et la plus courte, disons jusqu'à Selkirk ?

M. JENNINGS.—Je puis vous donner une opinion basée sur des renseignements obtenus des rapports publiés par le D^r Dawson et comprenant ceux de spécialistes employés dans son département, ainsi que sur des renseignements que j'ai obtenus de divers rapports d'ingénieurs et explorateurs, eux-mêmes, qui ont exploré des portions de ce district, mais non basée sur mes propres explorations.

Honorable M. McCALLUM.—Nous avons, je crois, obtenu ces renseignements du D^r Dawson ?

Le PRÉSIDENT.—Oui. Le D^r Dawson nous a donné son opinion sur la meilleure route qu'il y a à partir d'Edmonton ; mais j'aimerais que M. Jennings donnât la sienne.

Honorable M. McCALLUM.—Il nous a dit qu'il ne pouvait parler que d'après les données déjà fournies.

M. JENNINGS.—D'après la connaissance générale que j'ai de la région et des routes explorées, je sais que ces routes favoriseraient des plus l'ouverture et la colonisation de plusieurs sections de cette contrée située dans les Territoires du Nord-Ouest et dans la portion septentrionale de la Colombie-Anglaise, indépendamment de leur autre objet d'atteindre la région du Yukon.

Le PRÉSIDENT.—Veuillez avoir la bonté de nous donner votre opinion sur la route d'Ashcroft et aussi sur la route d'Edmonton ?

M. JENNINGS.—En consultant la carte qui est maintenant devant moi, sur laquelle on voit les lignes une, deux et trois de couleur rouge, je crois que ces lignes indiquent des routes praticables, si j'en juge par les notes, les plans et renseignements fournis par les rapports, et aussi d'après ce que m'en a dit le D^r Dawson.

La route n^o 1 s'étend d'Edmonton, dans la direction du nord-ouest, en traversant la rivière Pembina, jusqu'à la rivière Athabasca, près du Fort-Assiniboine. De là cette route se continue jusqu'à la rivière qui Fume, au sud de Dunvegan.

Puis elle se continue jusqu'à un endroit où l'on peut traverser la rivière de la Paix, près de la rivière au Pin, et à l'est du Fort-Saint-Jean. De là elle remonte probablement la vallée de la rivière au Pin et passe par la ligne de partage jusqu'à la branche orientale de la rivière Nelson. Elle se continue ensuite en descendant la rivière Nelson jusqu'à la rivière Liard. Elle remonte cette dernière jusqu'à son confluent avec la rivière Francis. Puis, elle se continue par cette dernière rivière jusqu'au lac Francis. De là elle suit le côté sud du lac Francis et traverse une région basse jusqu'à la rivière Pelly. Puis elle descend la Pelly jusqu'à son confluent avec la rivière Lewes au Fort-Selkirk.

Mais il y a une autre alternative indiquée par la ligne n^o 2. C'est une seconde route qui pourrait partir d'Edmonton, se continuer dans la direction ouest jusqu'à la rivière Athabasca ; remonter cette dernière rivière jusqu'à un point qui permettrait de continuer la route à travers la Tête-Jaune ; de là descendre la vallée de la rivière Fraser jusqu'à près du portage Giscome, au grand coude de la rivière Fraser. De là la route pourrait suivre la direction du nord en passant par des branches de la rivière au Panais et de la rivière Noire jusqu'à la rivière Liard, près du confluent de celle-ci avec la rivière Dease, où elle se raccorderait avec la route n^o 1.

Ou bien cette route n^o 2 pourrait être continuée dans la direction de l'ouest à partir de la rivière Fraser en passant par la vallée de la rivière au Saumon, le lac Tacla du nord, la troisième fourche de la Stikine, la rivière Tahltan, et probablement aussi par les vallées de la rivière Tooya, jusqu'au cours supérieur des eaux du Yukon. Ou bien, au sud du lac Teslin, par terre, ou en passant par le lac et la rivière Teslin, jusqu'au Fort-Selkirk.

Une autre route pourrait être ouverte à partir du chemin de fer Canadien du Pacifique, à Kamloops. Delà cette route passerait par la rivière Thomson du nord et autres rivières et sur le sommet de l'Albreda jusqu'à un point de jonction avec la route de la rivière Fraser (qui vient d'être décrite), à Tête-Jaune-Cache, et 45 ou 50 milles à l'ouest de la passe de Tête-Jaune. Delà cette route n° 3 se continuerait par la route n° 2.

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—Et aussi jusqu'au lac Teslin ?

M. JENNINGS.—Oui, cette route n° 3 pourrait être reliée à la ligne n° 1, à un point appelé le Poste inférieur (*Lower Post*), situé sur la rivière Liard, ou en passant par la Stikine, les vallées des rivières Tooya ou Tahltan jusqu'au lac Teslin.

Une autre route pourrait être ouverte dans la direction du nord, à partir d'Ashcroft, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique. Delà cette route se continuerait en traversant le milieu de la région de la rivière Fraser jusqu'à Quesnelle. Elle se continuerait ensuite jusqu'au point de jonction avec la route n° 2, au coude de la Fraser, près du portage Giscome, ou bien cette route pourrait partir d'Ashcroft comme je viens de le dire; puis traverser la rivière Fraser près de l'embouchure de la Quesnelle. Delà elle pourrait se continuer par l'ancien sentier du Telegraph jusqu'à la rivière Stikine, au-dessus de la rivière Tahltan, et en passant ensuite soit par la vallée de la Tooya, soit par la vallée de la Tahltan, etc., comme je l'ai déjà dit, jusqu'au lac Teslin, etc.

Si vous voulez me le permettre, je puis ajouter ici qu'il est possible d'ouvrir une route entièrement canadienne qui partirait d'un port anglais, du Port-Simpson, par exemple, ou d'un autre port situé dans cet endroit. Delà cette route pourrait remonter la vallée de la Skeena, ou la vallée de la rivière Nass jusqu'au sommet de la région de la rivière Skeena, qui est aussi le sommet de la région de la rivière Stikine et de la rivière Noire. Ce sommet a, disons 3,500 ou 3,800 pieds au-dessus du niveau de la mer. A partir de cette région élevée je n'ai aucun doute qu'une voie ferrée puisse être ouverte dans la direction du nord-est, ou dans la direction du sud-est.

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—Etes-vous allé dans le district de Kitamat ?

M. JENNINGS.—Je suis passé devant l'anse qui y conduit; mais je n'en ai pas fait un examen minutieux. J'ai lu les renseignements provenant des explorations faites par ordre du gouvernement et jeté un coup d'œil sur les chartes. Alice-arm et Observatory-Inlet, au nord-est du Port-Simpson, ont été mentionnés comme points probables d'un terminus; mais je doute que l'on soit maintenant en état de dire avec certitude la même chose de l'un ou l'autre de ces deux points.

Le gouvernement a fait faire des explorations pour les routes du chemin de fer Canadien du Pacifique à partir du Port-Simpson et de la rivière Skeena. La rivière Naas a aussi été explorée. On trouve le résultat de ces explorations dans les rapports de l'ingénieur en chef de 1877 à 1880.

Vous pouvez aussi avoir les rapports de MM. Gauvreau et Poudrier dans le rapport général des terres de la couronne, de la Colombie-Anglaise, pour les années 1891 et 1892.

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—M. Coste a visité ces lieux dernièrement et il a déclaré que le niveau des terres est très élevé à cet endroit.

M. JENNINGS.—Celui qui, à mon avis, connaît le mieux cette localité, est M. McEvoy, du département géologique. Il a fait une exploration de cette région, et il pourrait, sans doute, donner au comité beaucoup de renseignements. Je puis ajouter, relativement aux routes de la côte, que, pour se relier à une ligne du sud ou de l'est, la route de la Stikine offrirait un trajet court et rapide pendant l'été.

Honorable M. MACDONALD, C.A.)—On pourrait s'en servir pendant la plus grande partie de l'année, n'est-ce pas—c'est-à-dire, d'avril ou mai jusqu'à novembre, à peu près ?

M. JENNINGS.—Du commencement de mai jusqu'à disons la troisième semaine d'octobre. J'ai descendu la Stikine en canot les 23, 24 et 25 d'octobre dernier, et cette rivière est restée ouverte quelques jours plus tard. J'ai trouvé alors une profondeur d'eau passable, et suffisante pour un bateau d'un tirant de deux à deux pieds et demi.

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—Je présume qu'il y avait alors de la glace dans la rivière ?

Route pour le Yukon.

M. JENNINGS.—Il n'y avait qu'une faible quantité de glace qui ressemblait à de la neige mêlée d'eau. Après une forte gelée les neiges imbibées d'eau se solidifient, s'accumulent en grande quantité, barrent la rivière, et c'est ce qui clot la saison de la navigation.

Le PRÉSIDENT.—Connaissez-vous spécialement la route d'Ashcroft ?

M. JENNINGS.—J'ai pris cette route pour me rendre à Soda-Creek, et j'ai vu cette région autant qu'il est possible de la voir en passant dans le chemin de charrette de de Caribou.

Le PRÉSIDENT.—Serait-il difficile de construire un chemin à travers ce district ?

M. JENNINGS.—Cette contrée, suivant moi, ne présente aucun obstacle sérieux à une entreprise de cette nature.

Le PRÉSIDENT.—Quant à une route d'Edmonton, quelle est, suivant vous, celle des routes de ce district, qui serait la plus praticable ?

M. JENNINGS.—J'ai toujours été en faveur d'une route qui partirait de Manitoba et traverserait la vallée de la Saskatchewan jusqu'à Edmonton; puis suivrait le territoire le plus convenable jusqu'à la Passe Tête-Jaune, et descendrait la Fraser jusqu'au, ou jusqu'à près du "Gros Coude."

De là cette route franchirait une contrée aisée dans la direction du nord jusqu'à un district convenable, ou jusqu'à la côte du Pacifique, au point le plus approprié qu'il serait possible de trouver, disons au Port-Simpson. Une route de cette nature pourrait être utilisée soit dans la direction du nord, soit dans la direction du sud; dans la direction du nord jusqu'à un point de jonction avec toute route déjà décrite; ou dans la direction du sud *via* la vallée de la rivière Colombia; *via* la rivière Thompson du nord jusqu'à Kamloops, ou Ashcroft; puis en passant par la Fraser jusqu'à Ashcroft; ou en passant par la contrée de Nuzce et de Chilcotin et en continuant jusqu'à Bate-Inlet. A partir de ces lignes principales du nord et du sud, à travers la Colombie-Anglaise, des embranchements pourraient être construits selon les besoins.

Le PRÉSIDENT.—On est sous l'impression que, pour ouvrir une région agricole et minière, la meilleure route serait celle de l'est (n° 1), et que, si nous construisions cette route d'Edmonton disons jusqu'au Fort-Selkirk, ce serait la route la plus courte et la plus aisée par rapport à la construction d'une voie ferrée.

M. JENNINGS.—D'après les renseignements que j'ai pu recueillir, la construction d'un chemin de fer dans cette région d'Edmonton n'entraînerait pas des frais excessifs. La longueur de cette voie serait de 1,361 milles (y compris le nombre de milles représentant les courbes) d'Edmonton au Fort-Selkirk.

Le PRÉSIDENT.—Avez-vous une idée de ce que pourrait coûter en moyenne une voie ferrée construite dans cette région ?

M. JENNINGS.—J'ai fait une estimation qui peut être exacte ou ne pas l'être. Elle est basée sur les meilleurs renseignements obtenus du Dr Dawson, et comprend la route n° 1. D'après ces renseignements, je crois qu'une voie ferrée peut être construite et équipée pour \$20,500 par mille.

Le PRÉSIDENT.—Cette route traverserait toute cette région à partir d'Edmonton jusqu'au Fort-Selkirk ?

M. JENNINGS.—Oui, ou coûterait en totalité \$28,000,000—étant donné un certain nombre de milles de travaux peu dispendieux, puis un certain nombre de milles de travaux de moyens prix et un certain nombre de milles de travaux très dispendieux et de prix divers, ce qui donnerait une moyenne générale de \$20,000 par mille, à laquelle il faudrait ajouter pour le matériel roulant—disons \$500 par mille. Ces chiffres supposent les déboursés nets, sans laisser aucun profit pour les entrepreneurs.

Le PRÉSIDENT.—Quel serait, suivant vous, le coût d'un chemin de charrette à travers ce district ?

M. JENNINGS.—Un chemin de charrette coûterait de \$1,000 à \$1,200 par mille.

J'ajouterai que les entrepreneurs ne voudraient pas se charger de la construction d'un chemin de fer le long de la route n° 1, que j'ai décrite il y a un instant, à moins de \$25,000 par mille; mais en prenant les chiffres déjà donnés, je veux dire que, en payant un prix raisonnable pour les matériaux au point où commenceraient

Les travaux, une voie ferrée pourrait être construite pour le prix par mille que j'ai mentionné. Il faudrait faire venir par Edmonton presque tout ce qui serait requis, à moins que le coût du transport par la côte ne devint très modéré; mais il n'y aurait aucune raison de construire une section séparée dans le voisinage de Selkirk, vu que la rivière Yukon, procurerait provisoirement une communication jusqu'à ce que la voie ferrée de la côte atteigne cet endroit.

Le PRÉSIDENT.—Vous voulez parler d'un chemin de fer à voie large et munie de rails lourds ?

M. JENNINGS.—Oui, muni de rails de 56 livres la verge.

Le PRÉSIDENT.—Une voie ferrée telle que celle dont vous avez estimé le prix—c'est-à-dire, le chemin projeté qui doit se rendre jusqu'au lac Teslin,—combien coûterait-elle en suivant la route n° 1 d'Edmonton ?

M. JENNINGS.—A peu près le même prix.

Le PRÉSIDENT.—Il n'y aurait pas beaucoup de différence ?

M. JENNINGS.—Les deux chemins traverseraient généralement deux régions de même nature, au point de vue des difficultés à surmonter.

Le PRÉSIDENT.—Supposé que l'on adoptât le type à voie étroite de trois pieds, ou trois pieds et demi ?

M. JENNINGS.—Mon estimation n'était pas basée sur un type de ce genre. Si mon souvenir est fidèle, j'ai déclaré qu'un chemin à voie étroite coûterait à peu près quinze pour cent de moins qu'un chemin de fer à voie large. Mais je ne conseillerais pas la construction d'un chemin à voie étroite entre Edmonton et le Yukon. Je crois que la voie large est bien préférable.

Le PRÉSIDENT.—Vous préféreriez aussi un chemin à voie large sur cette route de la Stikine jusqu'au lac Teslin ?

M. JENNINGS.—Je préfère la voie large pour toute localité, si ce n'est, peut-être dans le cas d'une ligne isolée et courte construite comme embranchement et destinée à relier la voie principale aux mines—mais sans faire partie du réseau à voies larges.

Lorsque les chemins à voie étroite furent en premier lieu recommandés, plusieurs voies avaient plus de 4 pieds et huit pouces et demi de large; les locomotives, tout le matériel roulant était plus lourd, ou plus difficile à mouvoir qu'à présent, on était même d'avis que quatre pieds et huit pouces et demi étaient une largeur qui ne permettrait pas à une locomotive, ou à un wagon de décrire une courbe courte; mais ce temps est passé. La construction de la voie ferrée a été améliorée et la construction des locomotives a également subi d'importants changements.

Le PRÉSIDENT.—Quel serait, suivant vous, le coût d'un chemin de charrette, ou d'un sentier de bêtes de charge à travers cette région ?

M. JENNINGS.—Un chemin de charrettes pourrait être construit pour environ \$1,000 ou \$1,200 par mille à partir du point où le chemin actuel se termine. Je ne crois pas que le chemin d'Edmonton jusqu'à la rivière de la Paix coûte ce prix; mais si l'on prend le coût moyen d'un bon chemin de charrette qui a été ouvert dans la Colombie-Anglaise—disons \$1,500 par mille—et si l'on déduit la différence qu'il y aurait en moins entre le coût de ce chemin et celui du chemin d'Edmonton par suite du bois de plus petite taille et d'autres avantages qu'offrirait ce dernier, je crois pouvoir conclure que le taux mentionné par mille pour ce dernier chemin est une moyenne raisonnable.

Honorable M. PERLEY.—Le chemin en question ne se trouverait pas dans la Colombie-Anglaise ?

M. JENNINGS.—Une partie ne se trouverait pas dans la Colombie-Anglaise. Je crois qu'un chemin de cette nature est déjà ouvert sur un parcours très facile de 300 milles à partir d'Edmonton en gagnant l'ouest. Mais à partir de son terminus, sur la rivière de la Paix, la contrée devient plus ondulée et parsemée de ravins plus profonds, ce qui, conséquemment, entraînerait des travaux plus dispendieux.

Le PRÉSIDENT.—Voulez-vous dire que le chemin, dans ces endroits, aurait besoin d'être macadamisé et empierré ?

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—Couvert de gravier et de corroi ?

Le PRÉSIDENT.—Vous n'auriez peut-être pas besoin de construire un chemin aussi dispendieux ?

Route pour le Yukon.

Honorable M. PERLEY.—Vous ne pouvez construire un chemin dans une région de cette nature à beaucoup moins de \$3 la perche, c'est-à-dire, environ \$1,000 le mille.

Le PRÉSIDENT.—Vous ne voudriez pas imposer une dépense si forte si l'ouverture de ce chemin de charrette devait être suivie d'une voie ferrée ?

M. JENNINGS.—S'il ne s'agissait que d'un chemin provisoire pour faciliter la construction de la voie ferrée, ce chemin provisoire ne devant servir qu'un mois ou deux, on pourrait l'ouvrir à un prix bien moindre par mille.

Le PRÉSIDENT.—Combien M. Oliver a-t-il payé ?

Honorable M. Perley.—\$300 par mille.

M. JENNINGS.—\$300 par mille ouvriraient probablement un chemin de charrette à travers la région située immédiatement à l'ouest d'Edmonton où il n'y aurait que quelques excavations à faire dans certains endroits et quelque brossage dans d'autres.

Honorable M. PERLEY.—M. Oliver a dit qu'il n'y aurait aucune excavation.

M. JENNINGS.—Un sentier de bêtes de charge coûterait probablement \$150 par mille d'un bout à l'autre. La portion en prairie coûterait très peu, tandis que la partie nord de la région à traverser coûterait de \$100 à \$300 par mille, selon la qualité du chemin.

Le PRÉSIDENT.—Naturellement avec 265 milles de chemin ouvert à partir d'Edmonton jusqu'à la rivière de la Paix, comme l'a dit M. Oliver, l'on pourrait atteindre très aisément le Fort-Selkirk en utilisant les rivières, en construisant des bacs pour les traverser et des bateaux pour naviguer sur leurs eaux entre les différents points.

M. JENNINGS.—Comme simple ouvrage provisoire et pour le besoin du moment, il est possible qu'une voie de communication de cette nature pût donner satisfaction ; mais je ne saurais croire qu'un pareil chemin pût être utilisé comme voie principale. Le coût du transport sur le parcours d'un pareil chemin de charrette, le coût de la nourriture des chevaux, le long de la route, et le temps requis feraient trouver qu'un voyage par cette route est plus dispendieux qu'un voyage en passant par la mer et la rivière Yukon. D'un autre côté, un chemin de charrette, comme nous venons de le dire, procurerait les moyens d'atteindre toute la région sur chacun des côtés de la route, et il n'y a pas de doute que, un pareil chemin, étant ouvert graduellement, serait très avantageux.

Le PRÉSIDENT.—Un sentier de bêtes de charge, ou un chemin de charrette ?

M. JENNINGS.—Le chemin provisoire serait un sentier de bêtes de charge de 1,360 milles de longueur. Or, si l'on considère la distance moyenne que l'on peut franchir en une journée par un chemin de cette nature, avec des mulets chargés d'un fardeau de 250 à 300 livres, selon leur capacité, il faudrait 100 jours nets, ou, en réalité, quatre mois pour accomplir tout le voyage en allant, et environ trois mois en retournant. En ouvrant un sentier de bêtes de charge, il est nécessaire de choisir le site ; il faut, autant que possible, se tenir dans un lieu où les aliments peuvent être obtenus commodément. Autrement, un pareil sentier serait impraticable. Une bête de charge ne pourrait pas transporter toutes les provisions dont elle a besoin pendant un voyage de cette nature.

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—Je suppose que, sur certaines parties du parcours, on ne trouverait pas de nourriture même au milieu de l'été ?

M. JENNINGS.—La chose est très probable.

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—Il y a des endroits rocheux ?

M. JENNINGS.—Je ne crois pas qu'il y ait de longues sections rocheuses ou abruptes.

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—Et fortement boisées ?

M. JENNINGS.—La région est boisée ; mais, comme le dit le D^r Dawson, on y rencontre fréquemment des clairières ou prairies où l'on peut nourrir les bêtes de charges. Le D^r Dawson serait beaucoup plus en état que moi de vous renseigner sur ce point.

Le PRÉSIDENT.—Un chemin de fer de colonisation est—

M. JENNINGS.—Un chemin de fer ou un chemin de charrette de colonisation serait celui qui partirait d'Edmonton, en suivant généralement la ligne marquée n^o

2 et s'étendrait jusqu'à la rivière Athabasca, près de son confluent avec la rivière Baptiste (soit un parcours de 110 milles); de là il se rendrait jusqu'à la rivière de la Paix, près de Dunvegan, ce qui ferait un parcours de 300 milles à partir d'Edmonton.

Un embranchement de chemin de fer, ou un chemin de charrette, qui partirait du confluent des rivières Athabasca et Baptiste et s'étendrait dans la direction du sud-ouest jusqu'à la passe Tête-Jaune, aurait 125 milles de longueur. En le prolongeant à 45 milles plus loin, à travers la passe, on atteindrait les eaux quelque peu navigables sur le cours supérieur de la rivière Fraser à Tête-Jaune Cache. Ce serait donc en totalité 465 milles de chemin de fer ou de chemin de charrette à partir d'Edmonton, ce qui contribuerait beaucoup à l'ouverture de la région située à l'ouest d'Edmonton en donnant accès au cours supérieur de la rivière Fraser et au cours supérieur de la rivière de la Paix.

Le PRÉSIDENT.—Comment traverseriez-vous les rivières ?

M. JENNINGS.—Au moyen de bateaux-passeurs, à peu près semblables à ceux en usage sur la Saskatchewan, à Edmonton, et plusieurs autres rivières, et dont se servirait ceux qui voyageraient par le chemin de charrette, et au moyen de ponts convenables pour l'usage de la voie ferrée.

L'interrogatoire de M. W. T. Jennings est continué par le président, l'honorable M. Boulton comme suit :

Q. Vous comprenez que, pour le développement de cette grande région minière, le transport économique afin de réduire le coût des approvisionnements, est de la dernière importance?—R. Je le comprends.

Q. Que vous ne pouvez développer aucun commerce ou aucune industrie de quelque importance dans cette région à moins que le transport puisse se faire économiquement?—R. Oui, certainement.

Q. Et qu'une voie ferrée directe qui relierait l'est du Canada à l'intérieur de cette région occidentale serait la plus propre à résoudre la question du transport économique?—R. Le développement du commerce et de l'industrie serait assuré par la construction d'une voie ferrée dont le point de départ serait situé à l'endroit le plus convenable dans l'est ou le nord-ouest du Canada, pour le présent, di-ons à Edmonton.

Q. Je veux maintenant faire une comparaison entre les différentes routes. Nous avons maintenant une route jusqu'à Glenora en passant par le chemin de fer Canadien du Pacifique et l'océan. Cette route, de Calgary à Vancouver, a 650 milles de longueur, et puis nous avons 700 milles jusqu'à Wrangel. De là nous avons une autre distance de 135 milles en remontant la rivière Stikine jusqu'à Glenora—ce qui fait un parcours total de 1,485. J'aimerais maintenant à avoir la distance qu'il y a de Glenora à Dawson?—R. Il y a 165 milles de Glenora au lac Teslin; de là 200 milles à l'embouchure de l'Hootalingua; 361 milles de ce dernier point, ou rivière Teslin, à Dawson—soit un grand total de 2,211 milles de Calgary à Dawson.

Q. Voulez-vous donner la longueur respective des voies de communication par eau et par chemin de fer, sur tout ce parcours?—R. La voie de communication par l'océan, les lacs et rivières est de 1,396 milles, et celle par chemin de fer, de 815 milles.

Q. Ce dernier chiffre comprend la construction projetée de 165 milles, destinée à relier Telegraph-Creek au lac Teslin?—R.—Oui, certainement.

Q. Et doit être ajouté aux 650 milles de chemin de fer Canadien du Pacifique?—R. Oui.

Q. Naturellement, la saison de la navigation, dans cette région, comprend six mois de l'année?—R. Dites six mois tout au plus.

Q. Pour ce qui regarde cette route maritime il y aurait transbordement à Vancouver, transbordement à Wrangel, transbordement à Telegraph-Creek et un autre transbordement au lac Teslin?—R. Oui.

Q. Supposé que le gouvernement fasse construire un chemin de fer jusqu'au Fort-Selkirk, ou jusqu'à Dawson, quelle serait la longueur de cette route?—R. Elle serait de 1,376 milles jusqu'à Dawson.

Q. En sorte que, si l'on construisait cette voie ferrée jusqu'à Dawson, la longueur de cette route, d'après vos chiffres, serait de 1,376 milles?—R. Oui, *via* Vancouver, et d'un point de la rivière Stikine jusqu'à Dawson à partir de Calgary ?

Route pour le Yukon.

Q. Et il y aurait 700 milles de navigation océanique jusqu'à Wrangel et 135 milles de navigation de rivière à partir de Wrangel jusqu'à Telegraph Creek?—R. Oui.

Q. Le Dr Dawson, dans ses chiffres, donne, à partir d'Edmonton jusqu'au Fort-Selkirk, une distance de 1,311 milles?—R. La distance que j'ai donnée est celle qui sépare ces deux points et j'ai ajouté, conformément à ma manière de mesurer d'après la carte du Canada, j'ai ajouté, dis-je, 10 pour 100 pour représenter les sinuosités comme celles qui se présenteraient en construisant un chemin de fer. Or, ce mesurage m'a donné un total de 1,331 milles d'Edmonton au Fort-Selkirk.

Q. En sorte que, par cette voie ferrée, nous pourrions nous transporter d'Edmonton au Fort-Selkirk et nous exempter du transport océanique et par rivières, et conséquemment des transbordements?—R. Oui, exactement. Et, en outre, un tel chemin de fer ouvrirait une vaste superficie de territoire.

Q. Le gouvernement tient, sans doute, à ce que tous les intérêts soient favorisés en développant les régions du Klondike et du Fort-Selkirk, ainsi que les régions intermédiaires. C'est-à-dire qu'il y ait accès à ces régions par la côte et par l'est?—R. Je crois que ce serait la meilleure ligne de conduite à suivre.

Q. C'est pourquoi il est désirable que le tracé d'une route soit fixé de manière à ce que cette route ait à l'intérieur un point de départ favorable à son raccordement avec toute voie ferrée de la côte comme avec le réseau de l'est?—R. C'est aussi mon avis.

Q. Avec cet objet en vue, il serait donc nécessaire de choisir un lieu plus au sud que la rivière Stikine pour servir de point de départ à une voie ferrée destinée à se raccorder avec un chemin de fer venant de l'est?—R. A mon avis il importe beaucoup que le terminus d'une voie ferrée sur la côte du Pacifique soit situé à un endroit sur lequel le droit de propriété ne soit aucunement contesté, ou en dehors du district revendiqué par les Etats-Unis. Cet endroit devrait se trouver dans un lieu central, sur le plateau, qui servirait de point de départ à des voies ferrées construites dans les directions du nord, ou du sud, ou à une voie ferrée qui s'étendrait à l'est jusqu'à un point de jonction avec la voie ferrée actuelle ou future construite ou à construire à l'est des montagnes Rocheuses.

Q. Dans ce cas le point où la rivière Naas tire sa source serait-il un centre commun aux deux lignes que je viens de mentionner; ou quel serait, suivant vous, le meilleur centre commun?—R. Je ne crois pas que personne puisse présentement parler avec autorité sur la question qui vient de m'être posée, vu qu'une seule route a été explorée. Il faudrait d'abord choisir le meilleur havre, ou peut-être, faire le choix de deux points sur la côte. Il faudrait ensuite explorer avec soin le terrain situé entre la côte et l'intérieur et faire converger vers l'intérieur les lignes tirées des havres. Ce travail fait, le résultat déterminerait la meilleure route à tracer pour ce qui regarde les rampes, les courbes et les avantages généraux qu'elle offre au pays. L'intérieur une fois atteint, la voie ferrée pourrait être construite dans n'importe quelle direction, vu que le plateau est généralement de la même élévation. C'est surtout près des sources des rivières Naas, Skeena et Stikine, comme vous pouvez l'observer sur la carte, qu'est le point culminant de ce district, ou l'endroit le plus élevé à atteindre. Conséquemment, des lignes qui s'étendrait à partir des passes, dans une direction quelconque sur ce couronnement, n'atteindrait probablement aucun plateau plus élevé.

Q. Il serait désirable, n'est-ce pas, de construire une voie ferrée à partir de l'océan jusqu'à un point le plus à l'est possible pour opérer une jonction avec une ligne de l'est?—R. Cette voie ferrée pourrait être construite jusqu'au sommet dont j'ai parlé il y a un instant; de là on pourrait la continuer vers le nord en passant par les vallées de la Stikine, de la Tooya, ou de la Tahltan jusqu'au lac Teslin, et ainsi de suite jusqu'au Fort-Selkirk, ou Dawson, ou par les vallées de la rivière Noire jusqu'à la rivière Liard, puis en suivant le cours supérieur de cette dernière rivière jusqu'à son niveau le plus élevé; puis la voie ferrée pourrait franchir la zone de partage à cet endroit et atteindre la rivière Pelly; elle pourrait ensuite suivre le cours de la Pelly jusqu'au Fort-Selkirk et au delà. A partir du même sommet déjà décrit, une voie ferrée pourrait être construite dans la direction-est, à travers le district de l'Omenica, jusqu'à la rivière de la Paix; puis se continuer par les vallées de

cette rivière et de la rivière au Pin, ou en passant par les vallées des rivières Whatsonqua-Nechaco et Fraser, et dans ce que l'on pourrait considérer comme la direction la plus avantageuse jusqu'à Edmonton; de là la voie ferrée pourrait être continuée dans la direction-est, le long de la vallée de la Saskatchewan jusqu'à un point de jonction avec les lignes déjà construites dans la direction du nord à partir du chemin de fer Canadien du Pacifique, ou en suivant généralement le tracé primitivement choisi pour le chemin de fer Canadien du Pacifique par sir Sanford Fleming, alors ingénieur en chef du gouvernement, tracé qui offrirait, à mon avis, plus d'avantages à la compagnie de ce chemin de fer que celui qu'elle a adopté pour sa ligne actuelle.

Q. Cette route que vous venez de décrire ouvrirait de nouveaux districts qui sont actuellement inaccessibles?—R. Très certainement, et je crois, de plus, que, si ce tracé avait été adopté, les voies ferrées, au sud, seraient aussi construites à l'heure qu'il est.

Je veux parler des voies ferrées par la passe du Nid de Corbeau, ou par une passe située au sud de celle dont on se sert actuellement.

Q. Vous avez fait un rapport sur la route par le sentier de Dalton?—R. J'ai fait un rapport sur cette route basé sur les renseignements que m'a fournis M. McArthur, arpenteur des terres fédérales, du département de l'intérieur. Je l'ai rencontré, ici, et il m'a donné tous les renseignements qu'il possédait, y comprises les hauteurs calculées au moyen du baromètre, ainsi que des photographies, etc.

Q. Vous avez, je crois, estimé à 245 milles la distance qu'il y a entre ce point (en le montrant au témoin sur la carte) et le Fort-Selkirk?—R. Il y a 245 milles à partir de Pyramid-Harbour jusqu'à un point situé à 5 milles en aval des rapides "Cinq-doigts" (*Five Fingers Rapids*), sur la rivière Lewes. En franchissant une distance additionnelle de 57 milles, une ligne, par cette route, atteindrait le Fort-Selkirk, et en prolongeant la ligne de 174 milles plus loin, on atteindrait Dawson.

Q. Jusqu'à l'embouchure de la Nordenkiöld, ou jusqu'au Fort-Selkirk, une voie ferrée développerait toute la région tributaire à la route navigable, à l'Hootalingua et au lac Teslin?—R. Une voie ferrée qui partirait de la mer à Lynn-Inlet jusqu'à l'embouchure de la rivière Nordenskiöld, donnerait accès aux rivières Lewes, ou Yukon et, conséquemment, aux districts de la rivière au Saumon, de la Pelly, de l'Hootalingua et du lac Teslin; mais une ligne de cette nature aurait à traverser, sur une partie de son parcours, le territoire des Etats-Unis.

Q. Je suppose que vous savez que cette ligne est en voie de se construire?—R. Non; mais la chose est possible.

Q. Et avant que nous ayons le temps de construire les autres lignes dont il est question, si la région du lac Teslin et de l'Hootalingua était ouverte par une voie ferrée construite jusqu'au Fort-Selkirk, la région de la rivière Noire, dont vous avez parlé, serait ensuite ouverte, ainsi que la région de la rivière Dease qui est représentée comme passablement riche en minéraux métallifères?—R. Tout le district situé entre la route du lac Teslin et les régions de la rivière Noire, de la Liard et de la Pelly est considéré comme une excellente région minière. Je voudrais, cependant, qu'il fût bien compris que je ne suis aucunement opposé à une voie ferrée qui aurait pour direction l'Hootalingua et le lac Teslin, et qui devrait se continuer jusqu'au Port-Simpson, ou à un point situé près de cet endroit, et je crois qu'une ligne de cette nature offrirait les avantages dont j'ai déjà parlé. On pourrait avoir très commodément accès à cette route par la rivière Stikine qui serait d'une grande utilité pour la construction de cette voie ferrée, qu'elle croiserait vers le centre. Cette intersection de la voie ferrée permettrait de pousser les travaux simultanément dans les deux directions, c'est-à-dire, à partir du centre, et à partir de la côte. *

Q. Croyez-vous que l'exploration que vous avez été obligé de faire à la hâte, l'année dernière, est suffisante pour justifier la construction immédiate de cette voie-ferrée sans autre examen, sans voir si une meilleure route ne pourrait pas être trouvée?—R. Je ne crois pas qu'une route plus aisée que celle que j'ai indiquée pourrait être trouvée en prenant la rivière Stikine pour point de départ.

Q. Sans passer par la Tooya?

R. J'ai aussi mentionné la rivière Tooya. J'ai considéré comme à propos d'examiner la vallée de la Tooya dans le but d'obtenir de meilleures rampes et nous appro-

Route pour le Yukon.

cher davantage de la région du lac Dease. En même temps, j'ai aussi exprimé l'opinion qu'un chemin de fer, construit à partir d'un certain point sur la Stikine, dans la direction de l'intérieur, serait avantageux, dût-on l'abandonner en partie plus tard. Dans ce dernier cas, le lit du chemin de fer pourrait être utilisé par le district comme un bon chemin de charrette, et ce ne serait pas, après tout, une sérieuse perte, si l'on prend en considération le développement de la région.

Q. Avez-vous considéré cette question, alors?—R. Oui, je l'ai étudiée passablement dans le temps.

Q. Vous êtes encore d'avis que les explorations en vue de construire une voie ferrée dans cette région, doivent tendre à trouver une route qui raccourcisse les distances en partant de l'est, ainsi que les distances en partant de la côte?—R. Oui, je suis de cet avis, et une ligne dirigée vers le sud à partir du lac Teslin dans le but d'atteindre le bord de la mer au Port-Simpson, ou à un point situé près de cet endroit, passerait nécessairement sur le plateau élevé déjà mentionné et qui est situé sur le cours supérieur des rivières Skeena, ou Naas.

A partir de ce haut plateau une route peut être ouverte dans la direction de l'est, ou dans la direction du sud, ou encore dans la direction du nord jusqu'à la Liard.

Q. Pouvez-vous nous donner une idée de la distance qu'il y a, disons du Port-Simpson jusqu'à la Stikine?—R. De 400 à 450 milles. 400 milles sont la distance calculée d'après l'échelle de la carte; 450 milles seraient la distance réelle en tenant compte des détours ou courbes. La route partirait probablement du Port-Simpson; passerait par la vallée de la Skeena et se continuerait jusqu'à la troisième fourche de la Stikine; de là elle se rendrait jusqu'au point de traverse de la Stikine, près du confluent de la Tooya avec la Stikine.

Q. Or, si vous ajoutez ces 450 milles au chemin de fer qui s'étendrait de Telegraph-Creek jusqu'au nord du lac Teslin, quelle serait la longueur de la voie ferrée?—R. 620 milles.

Q. Jusqu'au lac Teslin?—R. Oui.

Q. Et du lac Teslin dans la direction du nord, quelle en serait la longueur totale?—R. 1,181 milles.

Q. Ce serait une longueur totale de 1,181 milles à partir d'un havre canadien?—R. Oui, d'un havre canadien, partant du voisinage du Port-Simpson et se rendant jusqu'à Dawson.

Q. Et en ajoutant cette longueur aux 650 milles du chemin de fer canadien du Pacifique, quel total auriez-vous?—R. 1,831 milles.

Q. Ce serait 1,831 milles par voies ferrées, et quelques 500 milles par voie océanique jusqu'à la Skeena?—R. Oui, 500 milles à partir de Vancouver jusqu'à l'embouchure de la Skeena.

Q. Par voie océanique?—R. Oui. Si l'on trouvait à Observatory Inlet, ou dans ses environs, un site convenable pour un terminus, et si l'on se servait de la vallée de la rivière Naas pour monter jusqu'au plateau, une ligne du bord de la mer à la rivière Stikine, au point déjà décrit, la longueur de ce parcours serait de 300 milles environ.

Q. De combien cet arrangement réduirait-il la distance?—R. Cet arrangement réduirait le parcours par voie ferrée à 1,031 milles, à partir du bord de la mer et donnerait un parcours total par voie ferrée de 1,681 milles à partir de Calgary, à part d'une augmentation de 75 à 100 milles de la longueur du trajet océanique. J'ajouterai à ce sujet que je pourrais mentionner le fait qu'un terminus dans le voisinage d'Observatory Inlet se trouverait immédiatement vis-à-vis l'entrée de Dixon (*Dixon Entrance*), un passage ouvert sur le Pacifique en passant par le nord des Îles de la reine Charlotte et par le sud de l'Île du Prince de Galles.

Q. En sorte que, si nous faisons une comparaison avec la route qui partirait de l'intérieur, disons d'Edmonton, dont la longueur, d'après les chiffres du docteur Dawson, est de 1,311 milles jusqu'au Fort-Selkirk, quelle serait la longueur de votre route?—R. Elle serait, disons de 1,486 milles.

Q. C'est-à-dire que, en regard de la route d'Edmonton à Dawson de 1,486 milles, nous avons 1,681 de voie ferrée et 575 milles par voie océanique, avec deux transbordements?—R. Oui.

Q. J'ai voulu seulement faire ressortir clairement la différence qu'il y aurait pour le transport par la voie de l'est ou d'Edmonton?—R. Oui; mais il faudrait vérifier toutes les distances données par le plan.

Q. Avez-vous eu, M. Jennings, quelque intérêt avec les exploitations minières de cette région?—R. Je n'en ai eu aucune; mais j'ai entendu beaucoup parler d'intérêts miniers dans cette région, et j'ai observé ce qui s'y est fait depuis plusieurs années. Or, d'après les renseignements que j'ai recueillis, je crois que le district situé immédiatement à l'est du Port-Simpson et qui s'étend à travers l'Omenica, dans la direction d'Edmonton, deviendra une très riche région par ses placers et ses exploitations de mines de quartz aurifères.

Q. Et le développement des exploitations minières, lorsqu'il y aura des communications par voie ferrée, sera beaucoup aidé par les eaux navigables?—R. Oui beaucoup.

Q. La plupart de ces grands cours d'eau sont utilisables pendant la saison de la navigation?—R. La plupart de ces cours d'eau ont été représentés comme utilisables à certains endroits pendant l'été. J'ajouterai comme argument à l'appui de la voie ferrée dont j'ai parlé, que du minerai de même valeur intrinsèque aurait une bien plus grande valeur nette par tonne, disons sur le plateau élevé de la Skeena, qu'à Rossland, vu que les frais pour transporter ce minerai jusqu'à un port océanique, serait de beaucoup moindre. En outre, dans le cas où l'on voudrait fondre le minerai, les fondants, ou castine, pourraient faire défaut dans le voisinage de l'exploitation, et il faudrait transporter le minerai par voie de mer jusqu'à quelque point où l'on pourrait se procurer de la castine.

Q. D'après votre grande expérience comme ingénieur de chemin de fer, vous croyez qu'il serait à propos de construire une voie ferrée dans cette région; c'est-à-dire qu'un chemin de fer dans la région dont vous venez de parler serait une exploitation tout aussi rémunératrice que le chemin de fer actuellement en voie de construction par la passe du Nid-de-Corbeau, ou que tout autre voie ferrée?—R. Je suis profondément convaincu que la construction d'un chemin de fer qui reliait notre Nord-Ouest à la portion septentrionale de la Colombie-Anglaise profiterait beaucoup au Canada; mais que, avant que l'on ne s'engage dans une entreprise de cette nature, le sujet devrait être l'objet d'une étude approfondie. Tous les renseignements obtenus jusqu'à présent devraient être vérifiés et de nouveaux plans préparés pour bien se rendre compte des divers caractères de la région et de sa valeur économique. Des routes de colonisation devraient être ensuite ouvertes en se guidant d'après les divers caractères du pays. Il faudrait aussi s'intéresser au développement d'autres districts situés au nord et au sud de la ligne, ou des lignes principales construites jusqu'à la côte. Les gorges naturelles des montagnes et les vallées de la Colombie-Anglaise ont généralement une direction nord-est et sud-est.

Q. Qui pourrait nous donner des renseignements additionnels?—R. Il n'y a personne, suivant moi, qui connaisse personnellement presque toute cette région aussi bien que le D^r J. M. Dawson, ou qui soit aussi généralement renseigné sur la nature de cette région que ne l'est ce monsieur. Voyez ses rapports. A la demande du comité, j'ai préparé une estimation de ce que coûterait une ligne télégraphique à partir d'Edmonton jusqu'au Fort-Selkirk—soit une distance de 1,331 milles—et je suis arrivé à la conclusion que ce coût serait de \$400 par mille, ou, en totalité, disons de \$533,000. Le coût de cette entreprise—si elle était exécutée conjointement avec la construction d'un sentier de bêtes de charge—serait réduit de \$100 par mille, c'est-à-dire de la somme payée pour l'abattage ou l'ouverture du sentier. Cette somme de \$100 par mille serait également déduite du coût d'un chemin de charrette que l'on ferait passer par un sentier de bêtes de charge. Les premiers 300 milles à l'ouest d'Edmonton pourraient être construits naturellement pour un prix moindre par mille que celui mentionné, vu que la contrée est généralement plane, plus ouverte et plus accessible; mais si l'on prend en considération tout le parcours de la route et ses sections très difficiles qui se trouvent au delà des 300 milles déjà mentionnés, l'on voit que le coût de l'entreprise serait nécessairement élevé, coût que j'estime, en moyenne, à \$400 par mille, y compris les frais à encourir pour abris et stations, ainsi que pour instruments et batteries électriques. Si l'on examine les contrats

Route pour le Yukon.

passés par le gouvernement pour la construction d'une ligne télégraphique s'étendant de Winnipeg à l'extrémité de la ligne télégraphique alors existante dans la Colombie-Anglaise, je constate que le coût moyen, tel que fixé par le contrat pour toute la longueur, fut de \$390 par mille. Mais j'ajouterai que l'abattage du bois prévu par les spécifications du gouvernement comprenait un plus grand nombre d'acres par mille que celui qui figure dans mon estimation. Cependant, mon estimation et le coût moyen fixé par le contrat du gouvernement de Winnipeg sont à peu près les mêmes, si on place les calculs sur une base commune.

Q. Combien de tonnes de rails de 56 livres la verge faudrait-il par mille du chemin de fer dont vous avez parlé?—R. Quatre-vingt-huit, et sont compris dans ce montant les rails éclisses, les traverses, les rails d'évitement. Cent tonnes seraient une estimation raisonnable.

Q. Pour ce qui regarde le prix des rails mentionné dans votre rapport et le coût de construction, pourriez-vous nous donner la base de vos calculs?—R. J'ai adopté le taux du marché anglais de £4 sterling par tonne, comme prix coûtant des rails rendus à bord en Angleterre. Mais à ce prix j'ai ajouté £1 par tonne pour le fret transporté par des voiliers jusqu'à Wrangel, en passant par le Cap-Horn, et en allouant quatre mois pour la durée du voyage océanique; puis \$2.50 par tonne pour le transport sur la rivière Stikine—ce qui élève le coût total à \$29.60, y compris les frais encourus pour le maniement du fret, les frais d'assurance, etc. La somme de £1 par tonne pour le prix du transport jusqu'à Wrangel se partage comme suit: 13 s. 6 d. sterling jusqu'à San-Francisco, d'après la feuille d'envoi; puis 6 s. 6 d. pour le parcours de Frisco à Wrangel et à Puget-Sound pour prendre d'autre fret. Les 16,000 tonnes de rails requises formeraient huit charges de vaisseau de 2,000 tonnes chacun.

Le taux de \$2.50 pour le transport sur la Stikine est basé sur l'intérêt de 15 pour cent sur la valeur et la dépréciation du vaisseau causée par un fret de cette nature et aussi sur les frais d'opération et d'entretien pendant la saison, en prenant 200 tonnes par voyage, et en considérant comme profit net ce que paieraient les passagers pour leur transport, et ce qui serait payé pour le fret général.

Dans l'état indiquant ce que coûte la construction d'un chemin de fer, les conditions dans lesquelles se trouve la région déjà mentionnée, ont été prises en considération. Par exemple, l'abattage qui pourrait être fait, ici, pour \$10 ou \$12 l'acre, a été porté à \$25 l'acre. Les travaux de terrassement, ou d'excavation, qui seraient requis dans cette région et seraient exécutés dans nos prairies pour 12 ou 16 centins la verge, ont été entrés à 25 centins. J'ai estimé à \$1 la verge les travaux d'excavation dans la roche solide, bien que ce travail puisse se faire ailleurs pour 60 centins. J'ai calculé de la même manière sur d'autres items. Puis, en me plaçant au point de vue du directeur des travaux de construction entrepris par le gouvernement, j'ai estimé que, lorsqu'une quinzaine de milles du chemin de fer seraient construits jusqu'au sommet de la région de Telegraph-Creek, ou de la rivière Tahltan, le prix du transport des passagers et de leurs approvisionnements et marchandises suffirait pour faire face aux frais d'exploitation.

Pour ce qui regarde le taux des gages, je n'étais pas alors d'opinion, et ne le suis pas encore, que les gages atteindrait un prix d'une élévation anormale, vu qu'il y a toujours un grand nombre d'hommes qui cherchent de l'ouvrage sur la côte du Pacifique. Je donne ces chiffres pour indiquer sur quelle base je me suis placé pour faire mon estimation.

OTTAWA, 10 mai 1898.

Le comité s'est assemblé aujourd'hui.

Président, l'honorable M. BOULTON.

PIERRE C. PAMBRUN, de Battleford, Territoires du Nord-Ouest, comparait devant le comité et est interrogé comme suit :

Le PRÉSIDENT.—Nous vous avons appelé, ici, pour vous demander les renseignements que votre longue résidence dans les Territoires du Nord-Ouest a dû vous permettre d'acquérir sur la nature de cette région, mais spécialement sur la possibilité qu'il y aurait d'ouvrir des chemins de charrette et des voies ferrées jusqu'au Yukon.

Quand êtes-vous allé là pour la première fois ?

M. PAMBRUN.—En 1841.

Le PRÉSIDENT.—Êtes-vous né dans le Nord-Ouest ?

M. PAMBRUN.—Oui, je suis né au petit lac de l'Esclave, le 27 août 1824.

Le PRÉSIDENT.—Et votre père, je crois, est venu en Canada avec le comte de Selkirk ?

M. PAMBRUN.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—En 1812.

M. PAMBRUN.—Non, en 1815, et mon père avait fait partie de l'armée qui prit part à la guerre de 1812, et cette guerre dura jusqu'en 1814.

Le PRÉSIDENT.—Où cette guerre eut-elle lieu ?

M. PAMBRUN.—En Canada.

Le PRÉSIDENT.—Et votre père prit aussi part à la bataille des Sept-Chênes (*Seven Oaks*) ?

M. PAMBRUN.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—L'endroit où le gouverneur Semple fut massacré ?

M. PAMBRUN.—Oui, et mon père fut appelé comme témoin au sujet de cette affaire.

Le PRÉSIDENT.—Et votre père avait vu de ses yeux ce massacre ?

M. PAMBRUN.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—En sorte que vous connaissez la région du Nord-Ouest depuis longtemps ?

M. PAMBRUN.—Oui.

Honorable M. PERLEY.—Soixante-quatorze ans, je crois ?

Le PRÉSIDENT.—En 1841, quel fut votre premier emploi ?

M. PAMBRUN.—Je m'engageai, à Winnipeg, immédiatement après ma sortie du collège Saint-Jean (*St. John's College*), au service de M. George Simpson comme commis, et fut envoyé par ce dernier, dès la première année, sur la rivière Mackenzie.

Le PRÉSIDENT.—A quelle station ?

M. PAMBRUN.—Au Fort-Simpson.

Le PRÉSIDENT.—C'est-à-dire, à l'embouchure de la rivière Liard ?

M. PAMBRUN.—Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT.—Et quelle a été la durée de votre service dans cette partie du pays ?

M. PAMBRUN.—Onze années en tout. Je la quittai en 1852.

Le PRÉSIDENT.—Combien de temps êtes-vous demeuré au Fort-Simpson ?

M. PAMBRUN.—J'ai servi là pendant quatre mois et demi sous un fonctionnaire supérieur, et je fus envoyé, pendant l'hiver, au Fort-Liard. Dans la dernière partie du mois de juin on m'envoya au Fort-Halkett.

Route pour le Yukon.

Le PRÉSIDENT.—Vous êtes donc allé au Fort-Halkett qui est situé sur le cours supérieur de la Liard ?

M. PAMBRUN.—Non, ce fort est très éloigné du cours supérieur de la Liard.

Le PRÉSIDENT.—Et puis, où êtes-vous allé ?

M. PAMBRUN.—Je suis allé au lac Francis.

Le PRÉSIDENT.—C'est-à-dire, à la tête de la navigation de la rivière Liard ?

M. PAMBRUN.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Qu'aviez-vous alors pour nourriture ?

M. PAMBRUN.—Je mangeais un peu de viande de caribou, puis avec une douzaine de filets dans le lac, je prenais du poisson tel que brochet, truite et poisson blanc.

Honorable M. PERLEY.—Et c'est tout ce que vous aviez pour votre alimentation ?

M. PAMBRUN.—Oui, monsieur, et rien de plus. Je n'ai reçu que 112 livres de farine de la Compagnie de la Baie-d'Hudson pour mon approvisionnement de l'année, tant elle était rare. Elle était expédiée de Winnipeg.

Honorable M. PERLEY.—Cette quantité vous permettait-il d'en prendre tous les jours pour votre alimentation ?

M. PAMBRUN.—Il était difficile de faire durer 112 livres de farine pendant 365 jours.

Le PRÉSIDENT.—Avez-vous jamais essayé de faire quelque culture ou de cultiver des légumes dans cet endroit ?

M. PAMBRUN.—Pas au lac Francis; mais au Fort-Halkett j'ai récolté tous les légumes dont j'ai eu besoin.

Le PRÉSIDENT.—Cet endroit est situé sur le cours supérieur de la Liard, et loin du Fort-Simpson ?

M. PAMBRUN.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Vous avez récolté à cet endroit tous les légumes dont vous aviez besoin ?

M. PAMBRUN.—Oui, des pommes de terre, des panais, des choux, des carottes, et j'ai même récolté de l'orge.

Honorable M. PERLEY.—Vers quelle date faisiez-vous vos semences ?

M. PAMBRUN.—A peu près vers le même temps qu'ici, c'est-à-dire, vers le 15 ou le 20 mai.

Honorable M. PERLEY.—Vers quelle date la gelée vous arrivait-elle ?

M. PAMBRUN.—Oh, vers le commencement de novembre. Nous jouissons, là, des brises du Pacifique.

Le PRÉSIDENT.—Avez-vous jamais cultivé du blé dans cette région ?

M. PAMBRUN.—Non, pas au Fort-Halkett; mais j'en ai récolté au Fort-Liard, et j'ai mangé du pain provenant de ce blé.

Le PRÉSIDENT.—Vous avez, dites-vous, semé du blé au Fort-Liard ?

M. PAMBRUN.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Vous l'avez moulu pour en faire du pain ?

M. PAMBRUN.—Oui. J'étais muni de l'un de ces moulins à bras que la Compagnie de la Baie-d'Hudson avait l'habitude d'importer.

Le PRÉSIDENT.—Mais vous n'avez pas cultivé le blé sur une grande échelle ?

M. PAMBRUN.—Non; je me contentais d'un acre ou deux de cette culture.

Honorable M. McCALLUM.—Vous n'en avez pas cultivé tous les ans, seulement occasionnellement ?

M. PAMBRUN.—Seulement une année au Fort-Liard.

Honorable M. PERLEY.—Auriez-vous pu en récolter tous les ans ?

M. PAMBRUN.—Oui, certainement.

Honorable M. PERLEY.—Le climat le permettait-il ?

M. PAMBRUN.—Le climat était splendide—doux même.

Honorable M. PERLEY.—Quelle était la longueur de l'herbe ?

M. PAMBRUN.—Toute l'herbe dont nous pouvions avoir besoin pour le bétail, ou les bêtes de charge, croissait jusqu'à deux et trois pieds de haut.

Le PRÉSIDENT.—C'était dans la vallée ?

M. PAMBRUN.—Non, en dehors de la vallée; mais cette contrée, au Fort-Liard, n'est pas très montagneuse. J'avais avec moi du bétail et je récoltais du foin pour le nourrir.

Le PRÉSIDENT.—Et vous auriez pu élever une grande quantité de bestiaux à cet endroit ?

M. PAMBRUN.—Oh, pas une grande quantité, parce que cet établissement n'était pas considérable. Deux ou trois hommes seulement s'y tenaient.

Le PRÉSIDENT.—Mais la nourriture y était abondante ?

M. PAMBRUN.—Oui.

Honorable M. PERLEY.—Est-ce une vaste région ?

M. PAMBRUN.—La contrée est bonne. Il y a une chaîne de lacs ici et là, ainsi qu'à travers les Montagnes Rocheuses, au milieu même de la plus forte chaîne de ces Rocheuses. C'est l'idée générale que j'ai eue de cette région.

Le PRÉSIDENT.—Mais il y a dans les Rocheuses une espèce d'interruption, une sorte d'ouverture ?

M. PAMBRUN.—Partout, peut-on dire, les montagnes sont détachées et ont l'apparence de fragments de rocher, et puis vous voyez un passage ici et là sur chaque côté de la rivière. Je ne crois pas qu'aucune des montagnes de cet endroit n'ait plus de 2,000 ou 3,000 pieds de hauteur.

Le PRÉSIDENT.—Avez-vous eu besoin de gravir ces montagnes de 2,000 ou 3,000 pieds, ou d'en faire le tour ?

M. PAMBRUN.—Nous en avons fait le tour et quelquefois nous les avons traversées. Lorsque l'un de nos chasseurs avait abattu deux ou trois caribous, nous étions obligés de les contourner pour aller recueillir cette chasse.

Honorable M. PERLEY.—De combien ces montagnes sont-elles élevées au dessus du niveau de la mer ?

M. PAMBRUN.—Je ne pourrais vous le dire. Je ne suis pas un homme de science, et nous n'avions pas avec nous, du reste, à cette époque, les instruments requis pour nous permettre de faire un mesurage de cette nature.

Le PRÉSIDENT.—Je suppose que l'on pourrait contourner les montagnes en passant par les vallées, si l'on y construisait une voie ferrée ?

M. PAMBRUN.—Oui, des plus aisément.

Le PRÉSIDENT.—Il n'y aurait aucune difficulté à y construire un chemin de fer ?

M. PAMBRUN.—Non.

Le PRÉSIDENT.—Je crois que vous m'avez dit déjà qu'il n'y avait pas autant de difficultés à surmonter à cet endroit que sur un certain parcours à partir de Winnipeg ?

M. PAMBRUN.—Oh, non. Je n'ai jamais vu, en effet, une région aussi difficile que celle qu'il faut traverser en venant ici, à partir de Winnipeg.

Le PRÉSIDENT.—Les difficultés dans cette région n'égalent pas celles que l'on rencontre en venant de Winnipeg ?

M. PAMBRUN.—Non.

Le PRÉSIDENT.—Elles sont loin d'être aussi grandes que celles qui se trouvent en descendant la rive nord du lac Supérieur, en venant de Winnipeg ici ?

M. PAMBRUN.—Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT.—Aucun endroit de cette région de la Liard n'est aussi mauvais que ce passage de la vallée du lac Supérieur dont je viens de parler ?

M. PAMBRUN.—Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT.—Quant à la neige, quelle en est l'épaisseur pendant l'hiver ?

M. PAMBRUN.—L'épaisseur atteint environ quatre pieds comme maximum. Quelquefois, il n'y a que deux ou trois pieds de neige, et ce sont les hivers exceptionnels qui donnent quatre pieds d'épaisseur.

Le PRÉSIDENT.—Combien de temps dure-t-elle ?

M. PAMBRUN.—Au Fort-Halkett elle tombe vers la fin, ou vers le milieu de novembre, et disparaît vers la fin d'avril. Les eaux deviennent libres, dans cette région, au commencement de mai, et, dans le même temps qu'à Winnipeg ; c'est-à-dire, que, entre les 10 et 13 mai, les premières feuilles apparaissent.

Le PRÉSIDENT.—Je suppose que la neige est fondue par le vent appelé "chinook" ?

M. PAMBRUN.—Beaucoup, monsieur ; mais dans les environs, ou en aval de la chaîne de montagnes, l'épaisseur de la neige est à peu près la même qu'au Fort-Simpson et au Fort-Liard.

Route pour le Yukon.

Le PRÉSIDENT.—Qu'avez-vous à dire des pluies ?

M. PAMBRUN.—Oh, je ne puis, monsieur, rien en dire. Il en tombe généralement assez pour arroser nos jardins ?

Le PRÉSIDENT.—Mais pas en quantité excessive ?

M. PAMBRUN.—Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT.—Avez-vous jamais souffert de la sécheresse ?

M. PAMBRUN.—Pas que je sache, monsieur.

Le PRÉSIDENT.—L'herbe, toute la végétation est luxuriante ?

M. PAMBRUN.—Oui, très luxuriante.

Le PRÉSIDENT.—Il y a, je suppose, beaucoup de bois ?

M. PAMBRUN.—Oui, beaucoup et d'une taille passablement grande.

Le PRÉSIDENT.—Quelle espèce de bois ?

M. PAMBRUN.—Du pin.

Le PAMBRUN.—Considérez-vous l'épinette comme du pin ?

M. PAMBRUN.—C'est le nom que vous lui donnez ici. Son diamètre atteint de dix-huit pouces à deux pieds et demi et jusqu'à trois pieds. Il y a un grand nombre d'arbres de l'espèce inférieure que l'on nomme peuplier, sur la rivière Liard, qui ont jusqu'à trois pieds de diamètre.

Le PRÉSIDENT.—Y a-t-il beaucoup de ce bois ?

M. PAMBRUN.—Je ne puis le dire. Je n'ai pas voyagé au loin en arrière sur les deux côtés de la rivière ; mais partout où je suis allé, dans le voisinage de cette rivière (la Liard), il y a assez de ce bois pour faire face à tous les besoins, c'est-à-dire, pour la construction de bateaux, ou tout autre usage de cette nature.

Le PRÉSIDENT.—Vous ne pouvez pas dire combien il y a de ce bois ?

M. PAMBRUN.—Je ne puis, monsieur, le dire exactement ; mais j'ai voyagé à pieds dans cette forêt, et j'ai constaté qu'elle se composait généralement d'épinettes, — de ces petites épinettes que vous rencontrez le long du chemin et à travers la contrée.

Le PRÉSIDENT.—Qu'avez-vous à dire sur la navigabilité de la Liard ?

M. PAMBRUN.—Vous entrez dans la Liard, au Fort-Simpson, et vous avez d'abord un très fort courant. Sur un parcours d'une quinzaine de milles, environ, ce courant est d'environ sept ou huit milles à l'heure ; mais ensuite vous pouvez naviguer avec aisance jusqu'à Hellsgate. J'ajouterai que de l'embouchure de la Liard, il y a environ 400 milles jusqu'à Hellsgate. De là jusqu'au portage du Diable, la distance est d'environ trente milles. C'est un cañon à travers les Rocheuses et parsemé de remous.

Le PRÉSIDENT.—D'environ trente milles, dites-vous ?

M. PAMBRUN.—Oui, d'environ trente milles.

Le PRÉSIDENT.—C'est un cañon ininterrompu ?

M. PAMBRUN.—Oui, à partir d'Hellsgate jusqu'au portage du Diable.

Le PRÉSIDENT.—Ce cañon est-il situé au delà du Fort-Halkett ?

M. PAMBRUN.—Non, en aval du Fort-Halkett. Vous traversez le portage et vous vous trouvez ensuite à vingt-cinq milles, environ, du Fort-Halkett

Le PRÉSIDENT.—La Compagnie de la Baie-d'Hudson remonte-t-elle la Liard avec ses bateaux et ses approvisionnements ?

M. PAMBRUN.—Oui, toujours.

Le PRÉSIDENT.—Sur tout son parcours ?

M. PAMBRUN.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Je pose cette question parce qu'il a été déclaré, ici, que la rivière Liard, entre son embouchure, au Fort-Simpson, et le Fort-Liard, est très dangereuse.

M. PAMBRUN.—Non, monsieur, elle est telle que je viens de le dire. On peut la considérer comme difficile sur un parcours d'une quinzaine de milles, environ, en approchant de son confluent avec la rivière Mackenzie. C'est, à cet endroit, une descente graduelle, qui n'est aucunement dangereuse pour les petits bateaux, chaloupes, ou canots, et nous n'avons qu'à laisser filer nos bateaux, qu'à les laisser suivre le courant.

Le PRÉSIDENT.—Un steamer pourrait-il refouler ce courant ?

M. PAMBRUN.—Oui.

Honorable M. McCALLUM.—Pourriez-vous nous dire la profondeur de l'eau ?

M. PAMBRUN.—Il peut y avoir généralement cinq ou six pieds dans le chenal. A certains endroits la profondeur peut être beaucoup plus grande.

Honorable M. PERLEY.—Un steamer pourrait partir à la jonction de la Liard avec la Mackenzie ?

M. PAMBRUN.—Oui.

Honorable M. DRUMMOND.—Sur la Mackenzie ?

M. PAMBRUN.—Oui.

Honorable M. DRUMMOND.—Au Fort-Simpson ?

M. PAMBRUN.—Oui.

Honorable M. PERLEY.—Un bateau à vapeur peut remonter ces quinze premiers milles de rapide.

M. PAMBRUN.—Aisément, monsieur. J'y ai vu des steamers de rivière bien avant aujourd'hui.

Honorable M. DRUMMOND.—C'est-à-dire, du Fort-Simpson au portage du Diable ?

M. PAMBRUN.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Comment pouviez-vous franchir le passage du Diable ?

M. PAMBRUN.—Au portage du Diable nous avons l'habitude de mettre nos canots à terre et de les traîner.

Le PRÉSIDENT.—Combien de milles ?

M. PAMBRUN.—Quatre milles.

Le PRÉSIDENT.—Et vous les remettez ensuite à l'eau ?

M. PAMBRUN.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Et vous faisiez la même chose à Hellsgate ?

M. PAMBRUN.—Non, on ne fait aucun portage à Hellsgate. Il y a là un cañon dans les montagnes, et il y a aussi des remous.

Le PRÉSIDENT.—Mais vos canots l'ont descendu ?

M. PAMBRUN.—Oh ! oui. Nous l'avons remonté et descendu avec nos canots.

Le PRÉSIDENT.—Et vous avez franchi Hellsgate avec vos canots ?

M. PAMBRUN.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Et ce n'est qu'au portage du Diable que vous étiez obligé de mettre vos canots à terre ?

M. PAMBRUN.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Puis, à partir du Fort-Halkett, vous dites que vous êtes remonté jusqu'au lac Francis ?

M. PAMBRUN.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Ce lac tire son nom de l'interprète qui accompagnait M. Campbell—un nommé François Houle—du moins c'est ce que l'on m'a dit.

M. PAMBRUN.—J'ai toujours entendu dire que M. Campbell l'avait ainsi nommé en souvenir de Lady Frances Simpson, épouse de sir George Simpson.

Le PRÉSIDENT.—Combien avez-vous passées là ?

M. PAMBRUN.—J'ai passé cinq ans entre le lac Francis et les bancs de la Pelly.

Le PRÉSIDENT.—Quelle distance y a-t-il du lac Francis aux bancs de la rivière Pelly ?

M. PAMBRUN.—Soixante milles ; mais vous devez ajouter la longueur du lac qui a environ trente milles.

Honorable M. PERLEY.—Y a-t-il des sauvages dans ces lieux ?

M. PAMBRUN.—Quelques-uns.

Honorable M. PERLEY.—Ce sont les personnes avec lesquelles vous traitiez ?

M. PAMBRUN.—Oui, et ils étaient très paisibles.

Le PRÉSIDENT.—Êtes-vous descendu jusqu'à l'embouchure de la rivière Pelly ?

M. PAMBRUN.—Non, monsieur. Je ne suis jamais descendu plus que cinquante, ou soixante milles, c'est-à-dire jusqu'aux bancs de la Pelly, où se trouve le poste de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Le PRÉSIDENT.—La navigation est-elle facile dans ces endroits ?

M. PAMBRUN.—Sur un parcours de cinquante ou soixante milles, sur toute la Pelly, il n'y a qu'une seule interruption de la navigation—c'est-à-dire depuis sa source jusqu'à son embouchure. Je n'y ai jamais rencontré aucune difficulté, excepté un rapide situé à cinquante ou soixante milles en aval des bancs de la Pelly.

Route pour le Yukon.

Le PRÉSIDENT.—Quelle est cette difficulté sur la Pelly ?

M. PAMBRUN.—C'est tout simplement un fort rapide. Il n'y a pas de chute. Comme je viens de le dire, c'est simplement un fort rapide, et vous pouvez même le refouler avec votre canot, si vous êtes assez fort.

Le PRÉSIDENT.—Et le canot peut le descendre.

M. PAMBRUN.—Oui

Le PRÉSIDENT.—Y a-t-il des cailloux ?

M. PAMBRUN.—Il n'y en a pas de dangereux.

Le PRÉSIDENT.—Un steamer à roue d'arrière pourrait le remonter ?

M. PAMBRUN.—A partir du portage du diable jusqu'au Fort-Halkett, il y a environ vingt-cinq milles, et depuis le Fort-Halkett il y a trois rapides à franchir, où il faut faire portage avec les canots. Le premier est à dix-huit milles en amont du Fort-Halkett : c'est le portage Brûlé. Il y a ensuite le portage de la Montagne et le portage de Cranberry. Ces deux derniers se trouvent à quinze milles plus haut. Ils sont presque reliés ensemble.

Le PRÉSIDENT.—C'est-à-dire, entre le poste inférieur (*Lower Post*) et le Fort-Halkett ?

M. PAMBRUN.—Oui, et le portage supérieur est à trente ou quarante milles, environ, du Fort-Halkett.

Le PRÉSIDENT.—De *Lower Post* au lac Frances ?

M. PAMBRUN.—Vous remontez ici jusqu'à la branche de la rivière Dease. Il n'y a là aucune interruption de navigabilité. Il y a un endroit qui est appelé "point d'arrêt." C'est tout simplement un endroit de la rivière qui ressemble à un étang d'eau morte et les canots y subissent presque un arrêt complet de trois ou quatre heures.

Le PRÉSIDENT.—Que dites-vous d'un chemin de charrette qui serait ouvert dans cette région ? Y a-t-il quelque passage qui conviendrait à un chemin de cette nature ?

M. PAMBRUN.—Les passages ne manquent pas. La route que j'ai déjà recommandée devrait partir d'Edmonton, traverser la rivière Athabasca au Fort Assiniboine ; traverser ensuite la contrée jusqu'au lac à l'Esturgeon ; puis prendre une direction à l'ouest de ce dernier lac. Par ce tracé le chemin serait beaucoup plus droit et ouvert en ligne droite jusqu'au Fort-Saint-Jean.

Par la route qu'a suivie la police à cheval, l'année dernière, en passant par le petit lac de l'Esclave et en faisant, en outre, un circuit dans la direction de Dunvegan, elle a allongé sa route d'au moins 100 milles.

J'ai voyagé à cheval à partir du poste Dunvegan jusqu'au petit lac de l'Esclave, et ensuite à partir du Fort-Assiniboia jusqu'à Edmonton.

J'estime que la distance d'Edmonton à l'Athabasca est de quatre-vingts milles. Un chemin de charrette est ouvert à partir du petit lac de l'Esclave jusqu'à ce dernier point. La police à cheval a trouvé, l'année dernière, qu'il était avantageux pour elle de suivre ce chemin parce que, après avoir traversé la rivière de la Paix, elle n'avait plus devant elle que des prairies jusqu'à Saint-Jean. Dans cette partie du pays il n'y a pas un seul arbre à abattre, ni aucun autre obstacle à surmonter. L'herbe y pousse jusqu'à deux et trois pieds de hauteur. Vous pouvez y conduire les chevaux au grand galop sur tout le parcours jusqu'au Fort Saint-Jean, situé au nord de la rivière de la Paix, tandis qu'au sud de la rivière, c'est partout de la forêt.

Le PRÉSIDENT.—Avez-vous jamais été à l'embouchure de la rivière Baptiste ?

M. PAMBRUN.—Non, monsieur. Nous l'avons traversée en descendant la rivière Athabasca à partir de Jasper's-House.

Le PRÉSIDENT.—Ce chemin par où vous êtes venu ici traverse-t-il la prairie ? (à l'ouest du lac à l'Esturgeon).

M. PAMBRUN.—Non, il traverse une grande étendue de forêts ; mais il n'y a pas de rochers sur cette route, ni aucun autre obstacle.

Le PRÉSIDENT.—Il n'y a pas de hautes montagnes ?

M. PAMBRUN.—Non, aucune.

Le PRÉSIDENT.—Comment cette région est-elle boisée ?

M. PAMBRUN.—Oh, il n'y a pas beaucoup de bois à partir de la rivière à l'Esturgeon. A la rivière de la Paix, au Fort Saint-Jean, il y a du bois ; mais il n'est pas difficile de traverser la forêt à cet endroit. Je suis allé jusqu'au Fort Saint-Jean.

Le PRÉSIDENT.—Vous n'avez jamais, en partant de Saint-Jean, remonté jusqu'à la rivière Nelson ?

M. PAMBRUN.—Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT.—Vous avez toujours voyagé par la Liard ?

M. PAMBRUN.—Oui, monsieur, et la Nelson est une branche qui coule dans une tout autre direction.

Le PRÉSIDENT.—En sorte que vous ne connaissez pas le pays entre le Fort Saint-Jean et le Fort Nelson ?

M. PAMBRUN.—Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT.—Etes-vous allé au Fort Nelson ?

M. PAMBRUN.—Non, je n'ai jamais vu le Fort Nelson. Il a été établi après que j'eus laissé la rivière Mackenzie.

Le PRÉSIDENT.—Ainsi, le chemin de charrette que vous recommandez partirait d'Edmonton; traverserait l'Athabasca au Fort Assiniboine; se continuerait jusqu'au côté ouest du lac à l'Esturgeon et puis jusqu'au Fort Saint-Jean ?

M. PAMBRUN.—Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT.—Et c'est la route que vous avez parcourue ?

M. PAMBRUN.—C'est la route que j'ai recommandée.

Honorable M. WOOD.—Il traverserait des prairies planes ?

M. PAMBRUN.—Je ne puis dire que ce serait de la prairie partout; mais il y a beaucoup de prairies sur le parcours. Il y a aussi des forêts; mais dans tous les cas, le sol n'est pas très-accidenté.

Honorable M. McCALLUM.—Ce serait le chemin le plus droit que vous pussiez trouver ?

M. PAMBRUN.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Et ce chemin serait de 100 milles plus court que celui suivi par la police à cheval ?

M. PAMBRUN.—Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT.—Il ne semble pas d'après la carte, que vous puissiez abrégier la route de 100 milles en suivant le chemin dont vous vous êtes servi ?

M. PAMBRUN.—Il y a plusieurs détours que l'on peut éviter.

Le PRÉSIDENT.—Vous voulez dire qu'à partir de "Peace River Landing", vous pouvez suivre la corde de l'arc et reprendre la ligne de la rivière de la Paix jusqu'au Fort Saint-Jean ?

M. PAMBRUN.—Oui, monsieur.

Honorable M. BOULTON.—Vous voulez dire que l'on peut éviter toutes les courbes ?

M. PAMBRUN.—J'estime que la distance d'Edmonton au Fort Assiniboine est de 90 milles, et un bon chemin de charette a été fait à cet endroit, il y a une trentaine d'années. Il n'y a donc aucune difficulté à rencontrer le long de ce parcours.

Le PRÉSIDENT.—Étiez-vous dans la vallée de la Saskatchewan à l'époque de ses troupeaux de buffles ?

M. PAMBRUN.—Il y en avait alors, et j'en ai tué, moi-même, des centaines.

Le PRÉSIDENT.—Y en a-t-il encore ?

M. PAMBRUN.—Je crois qu'il y en a encore une bande d'une couple de milliers.

Le PRÉSIDENT.—Dans quels environs ?

M. PAMBRUN.—Entre le grand lac de l'Esclave, et la rivière de la Paix. La région située autour du lac Salé est vaste, et c'est le principal endroit où ils se réunissent tous. Il y un grand nombre de lacs salés dans cette partie du pays. Nous descendions avec notre flottille de canots, et avions ordinairement pour cargaison une quinzaine de sacs. Nous nous rendions à la mine de sel qu'il y a à cet endroit et nous nous y approvisionnions de sel pour le district de la rivière Mackenzie.

Le PRÉSIDENT.—Au lac Salé ou à la rivière de ce nom ?

M. PAMBRUN.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Les buffles dont vous nous parlez sont-ils les buffles des plaines ?

M. PAMBRUN.—Je ne saurais le dire; mais, probablement, de temps à autres, quelques-uns de ces buffles s'enfongeaient dans les bois, lorsque la nourriture leur faisait défaut dans les prairies.

Route pour le Yukon.

Le PRÉSIDENT.—Il y a encore actuellement de ces buffles ?

M. PAMBRUN.—Oui, monsieur, il y a encore le buffle des bois—c'est le nom qui lui est donné.

Honorable M. PERLEY.—Ces buffles sont semblables aux autres. La seule particularité qui les distingue, c'est qu'ils vivent dans les bois.

Le PRÉSIDENT.—Le nombre de ces buffles augmentent-ils ?

M. PAMBRUN.—Oui.

Honorable M. McCALLUM.—Ils sont très lourds, n'est-ce pas ?

M. PAMBRUN.—Oui, les mâles pèsent jusqu'à 1,200 et 1,400 livres, et le poids moyen des autres est d'environ six cents livres.

Honorable M. DRUMMOND.—J'en ai tué, moi-même, qui pesaient 1,500 livres.

M. PAMBRUN.—Je n'exagère aucunement, et je viens de donner ce que je crois être le poids véritable de ces bêtes.

Honorable M. PERLEY.—A partir de la région du Fort-Halkett jusqu'aux bancs de la Pelly, vos chevaux pouvaient-ils vivre à l'herbe ?

M. PAMBRUN.—Oui, monsieur. Pendant l'été je vous assure que toute bande de chevaux, si leur nombre ne se compte pas par centaines, peut trouver abondamment de la nourriture dans toute cette région.

Honorable M. PERLEY.—A quelle distance cette région se trouve-t-elle du Yukon ?

Le PRÉSIDENT.—C'est 150 milles environ qu'il y a de l'embouchure de la Pelly au Fort Selkirk.

M. PAMBRUN.—Je vous assure aussi que, une fois rendu aux bancs de la Pelly, vous pouvez descendre le long des cours d'eau soit sur le côté nord, soit sur le côté sud de la Pelly ; mais je préférerais voyager en passant par le côté sud, parce que l'on trouve, là, des chaînes de lacs dans toute cette partie du pays ; puis assez de pâturages pour les chevaux, et même pour le bétail que vous pourriez y conduire.

Le PRÉSIDENT.—L'on peut donc trouver du pâturage pour le bétail dans cette région ?

M. PAMBRUN.—J'ai reçu, immédiatement avant mon départ de Battleford, une lettre d'un parti de voyageurs, qui a parcouru plus de 300 milles en amont du Fort Saint-Jean et en ligne directe jusqu'au Fort-Halkett. Ce parti a trouvé sur sa route toute la nourriture dont il avait besoin pour sa bande de chevaux—au nombre d'une quinzaine—et ces chevaux se sont même engraisés pendant le voyage.

Le PRÉSIDENT.—M. Pambrun m'a donné la lettre à laquelle il vient de faire allusion et la voici :—

“COMPAGNIE DE LA BAIE-D'HUDSON,
“DUNVEGAN, RIVIÈRE DE LA PAIX, 10 février 1898.

“CHER M. PAMBRUN,—Depuis la dernière lettre que je vous ai écrite au sujet du lac Frances, trois hommes qui étaient partis d'ici, en juin dernier, pour se rendre à la rivière Liard, sont revenus après avoir fait le voyage avec quatorze chevaux de bât ; mais l'un de ces chevaux est mort et les autres sont gras et en bonne condition. Jack Graham, le propriétaire, retournera dans quelques semaines.”

Ce retour signifie jusqu'au lac St. Frances ?

M. PAMBRUN.—Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT continue comme suit la lecture de la lettre :—

“Jack Graham, Harry Gilmore et Gilbert Volge sont les premiers hommes de race blanche qui aient pris cette route (c'est-à-dire du Fort St-Jean) pour atteindre la rivière Liard.

Harry et Gilbert sont très jeunes, n'ayant environ que vingt ans ; mais Jack Graham est un ancien qui ne saurait être surpassé comme habile voyageur dans cette région de la Liard, et il est justement surnommé “le poney sauvage.”

Donnez-lui un poney sauvage et il atteindra n'importe quelle région—si le voyage peut être fait par un homme et toute bête ayant chair de cheval. Nos voyageurs ont déclaré avoir trouvé partout de la bonne nourriture.

Les savanes sont nombreuses ; mais il y a aussi de belles et solides montagnes en nombre correspondant.

Nos voyageurs, après avoir traversé la Nelson, ont parcouru environ trente milles à partir des Rocheuses et ont atteint la Liard.

Dans votre temps, je présume que vous avez entendu parler de beaux lacs, ou que vous en avez vu, vous-même, à mi-chemin environ entre le fort Nelson et la Liard. Ces lacs sont très poissonneux.

Nos voyageurs se prononcent en faveur d'un chemin de charrette pour atteindre la Nelson. Mais au delà il y a trop de petites criques qui, cependant, possèdent les meilleurs pâturages.

Croyant que vous seriez heureux de recevoir des nouvelles de nous, je vous envoie ces lignes.

Le renne, le castor, la martre et le lynx se montrent par centaines comme dans le bon vieux temps.

Je demeure, votre tout dévoué,

ALBERT TATE."

Le PRÉSIDENT.—C'est un des descendants de l'un des vieux trappeurs de la Baie d'Hudson ?

M. PAMBRUN.—Oui, monsieur. Pour ce qui regarde la nourriture des chevaux, il y a, à mon avis, du pâturage en abondance à travers cette région.

Le PRÉSIDENT.—En sorte que tout ce qu'il y aurait à faire serait d'ouvrir un sentier par où l'on pourrait conduire des chevaux pour le besoin de nos soldats, ou de nos mineurs, ou pour tout autre besoin ?

M. PAMBRUN.—Oui, monsieur.

Honorable M. BOULTON.—Et l'on trouverait partout du pâturage pour ces chevaux. Enfin, l'on pourrait atteindre le fort Selkirk avec des chevaux ?

M. PAMBRUN.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—La distance est de 1,200 milles ?

M. PAMBRUN.—Dites 1,500, et vous serez passablement près du chiffre exact, à partir d'Edmonton au fort Selkirk.

Pour ce qui regarde la Liard, on peut la remonter jusqu'au lac Frances. Elle est navigable sur un parcours de 800 milles. C'est la distance que j'ai calculée à partir du fort Simpson, à l'embouchure de la Liard jusqu'au lac Frances.

Le PRÉSIDENT.—Le lac Frances est la source de la rivière Liard ?

M. PAMBRUN.—Oui, monsieur, et elle est navigable sur tout ce parcours.

Honorable M. WOOD.—Mais supposé que vous vous trouviez au fort Saint-Jean, quelle serait la meilleure route à suivre pour atteindre "Lower Post," ou le poste inférieur ?

Le PRÉSIDENT.—Etes-vous jamais allé sur la rivière Noire ?

M. PAMBRUN.—C'est une branche de la Liard et je sais d'où elle vient; mais voici la rivière Dease (en l'indiquant sur la carte); or, la route que j'ai recommandée, à partir de Saint-Jean, conduirait en droite ligne jusqu'à la rivière Dease, et de là vous pourriez en droite ligne atteindre "Lower Post."

Si vous le désiriez, vous pourriez aussi vous rendre jusqu'au lac Teslin en partant de Lower Post. Vous pourriez tracer une ligne droite et faire une jonction avec cet autre sentier de la Colombie anglaise. (Il l'indique sur la carte.)

Honorable M. WOOD.—Le sol est-il uni ?

M. PAMBRUN.—Je ne puis parler avec une parfaite assurance au sujet des difficultés à surmonter dans cette région; mais je puis dire que la principale partie des Montagnes Rocheuses est entièrement en aval du Fort Halkett, et je ne crois pas que vous ayez rien à faire avec cette principale chaîne, ou toute autre partie des Rocheuses, à l'endroit dont nous venons de parler.

Honorable M. WOOD.—Mais de ce point (en indiquant sur la carte) à cet autre comment l'atteindriez-vous ?

M. PAMBRUN.—La lettre que j'ai fait lire, il y a un instant, dit que l'on a parcouru 300 milles par ce même sentier, et l'on a suivi le cours de la Liard à une trentaine de milles, environ, de la chaîne des Montagnes Rocheuses, comme ils me le déclarent dans une autre lettre que j'ai reçue des mêmes—montagnes qu'ils découvrirent après être partis du Fort Saint-Jean. En suivent une ligne droite dans la

Route pour le Yukon.

direction du nord, ceux qui m'ont écrit, atteignirent la rivière Liard au Fort Halkett, d'après ce que je puis voir.

Honorable M. WOOD.—Recommanderiez-vous une autre route que celle qu'ils ont suivie ?

M. PAMBRUN.—Oui, monsieur, et voici le sentier que j'ai recommandé : " c'est d'aller en droite ligne jusqu'à la rivière Dease ".

Honorable M. WOOD.—Où traverseriez-vous les Rocheuses ?

M. PAMBRUN.—Ici à Saint-Jean.

Honorable M. WOOD.—Comment les traverseriez-vous ?

M. PAMBRUN.—La police à cheval n'a eu, monsieur, aucune difficulté à les traverser, du moins d'après le rapport de l'inspecteur Snider. Après avoir laissé en arrière l'inspecteur Moodie, elle n'a eu aucune difficulté à traverser cette chaîne de Montagnes Rocheuses située en amont du Fort Saint-Jean.

Honorable M. WOOD.—Vous n'en connaissez pas la hauteur ?

M. PAMBRUN.—Je ne pourrais pas le dire exactement.

Honorable M. WOOD.—Pourriez-vous ouvrir un chemin de charrette par cette direction ?

M. PAMBRUN.—Sans aucune difficulté, monsieur, puisque l'on y trouverait de la nourriture en abondance pour les bêtes de charge.

LE PRÉSIDENT.—La police à cheval a hiverné au Fort Graham ?

M. PAMBRUN.—Oui, monsieur.

LE PRÉSIDENT.—Avez-vous parlé de la route qu'a suivie la police à cheval ?

M. PAMBRUN.—Non, monsieur. Mais la police à cheval a pris une autre route que celle que j'ai recommandée.

LE PRÉSIDENT.—Vous lui aviez recommandé une route.

M. PAMBRUN.—Je ne pourrais pas dire qu'elle avait eu connaissance de mon rapport.

LE PRÉSIDENT.—Vous n'avez eu aucune communication avec elle ?

M. PAMBRUN.—Non, si ce n'est avec cette partie de la police à cheval stationnée à Battleford.

Naturellement, cette partie de la police a pu prendre connaissance du rapport que j'ai publié sur toute cette région dans le *Free Press* de Winnipeg.

Honorable M. BERNIER.—Lui avez-vous recommandé une route ?

M. PAMBRUN.—Oui, monsieur, et je lui ai recommandé la route qui passe au sud du lac à l'Esturgeon.

Honorable M. BOULTON.—Avez-vous jamais trouvé de l'or dans cette région ?

M. PAMBRUN.—Non, monsieur.

LE PRÉSIDENT.—Vous étiez là avant qu'il y fut question de mines d'or.

M. PAMBRUN.—J'étais là avant la découverte des mines de Californie.

LE PRÉSIDENT.—Vous êtes né au petit lac de l'Esclave; vous avez passé votre vie dans cette région et l'or ne vous préoccupait pas ?

M. PAMBRUN.—Je foulais aux pieds ce métal comme la plus vulgaire des choses.

LE PRÉSIDENT.—La question était alors de savoir combien de peaux il fallait obtenir des sauvages pour un sac de farine ?

M. PAMBRUN.—Nous en avions à échanger, puisque tout l'approvisionnement de chaque homme pour un an, était de 112 livres de farine.

Honorable M. PERLEY.—Combien de temps un homme peut-il vivre avec du poisson ?

M. PAMBRUN.—Environ un siècle et demi, sans doute !

LE PRÉSIDENT.—Je crois que vous avez dit, cette après-midi, qu'il y avait au-delà d'une centaine de têtes de bétail à Dunvegan ?

M. PAMBRUN.—Ce bétail n'avait pas encore reçu un seul brin de foin, le 17 janvier.

LE PRÉSIDENT.—Croyiez-vous que tout ce bétail passerait l'année là ?

M. PAMBRUN.—Ces bestiaux y ont été élevés.

LE PRÉSIDENT.—Ce que vous venez de dire, c'est que ce bétail n'avait pas encore commencé, le 17 janvier, à se nourrir avec le foin qui était amassé pour lui, le 17 janvier; mais que jusqu'à cette date, il a tiré sa subsistance de la prairie ?

M. PAMBRUN.—Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT.—Vous vivez à Battleford ?

M. PAMBRUN.—Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT.—Depuis combien de temps ?

M. PAMBRUN.—Vingt ans.

Le PRÉSIDENT.—Et vous avez perdu un bras en 1885 ?

M. PAMBRUN.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—N'y a-t-il pas une route de Battleford au lac Froid (*Cold Lake*) ?

M. PAMBRUN.—Oui, jusqu'au Fort-McMurray.

Le PRÉSIDENT.—Où est le Fort-McMurray—ou sur quelle rivière est-il situé ?

M. PAMBRUN.—Sur la rivière Athabasca.

Le PRÉSIDENT.—C'est une autre route ? Vous partez de Prince-Albert et vous vous rendez à Battleford ; vous nous parlez ensuite d'une route de Battleford au lac Froid, et vous continuez jusqu'au Fort-McMurray à l'embouchure de la rivière à l'Eau Claire—n'est-ce pas une nouvelle route ?

M. PAMBRUN.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Cette route aurait 275 milles. De Dunvegan à la rivière qui fume il y a environ 160 milles. Je considère qu'il y a 300 milles jusqu'au Fort-McMurray, sur l'Athabasca, à partir de Battleford et en passant par le lac Froid.

M. PAMBRUN.—Je dirai 360 milles. Il y a 110 milles jusqu'au lac de l'Oignon ; 70 milles jusqu'au lac Froid, et puis 180 milles—soit un total de 360 milles.

Le PRÉSIDENT.—Quelle est la nature de la région traversée par cette route ?

M. PAMBRUN.—Jusqu'au lac Froid c'est de la prairie. Il y a au lac Froid un bon chemin de charrette. Tout ce qu'il y a à faire, c'est d'ouvrir cette région qui est généralement couverte de cyprès, sur les plus hauts sommets et sur de longues étendues en ligne droite jusqu'au Fort-McMurray, selon le rapport que M. Moberley m'a fait, et ce monsieur a passé huit ou dix ans dans ce district.

Le PRÉSIDENT.—Quelle distance y a-t-il de Battleford à Edmonton ?

M. PAMBRUN.—Près de 400 milles. Dans toute cette région, vous n'avez qu'à mettre la charrue dans la terre—aucun travail préparatoire n'étant requis pour la culture.

Le PRÉSIDENT.—Êtes-vous jamais traversé du Fort-McMurray à la rivière de la Paix ?

M. PAMBRUN.—Non, pas en droite ligne.

Le PRÉSIDENT.—Il y a maintenant deux routes de Battleford à Edmonton. Vous pouvez passer par la Saskatchewan-sud, n'est-ce pas ?

M. PAMBRUN.—Oui, par la Saskatchewan-sud, ou par la Saskatchewan-nord ; mais la plus courte est par la première.

Le PRÉSIDENT.—L'exploration de M. Marcus Smith, en 1880, fut faite en ligne droite de Prince-Albert jusqu'à Athabaska-Landing. Ce sera, en moyenne, 40 ou 50 milles au nord du sentier régulier en passant au sud de la Saskatchewan ?

M. PAMBRUN.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Je mentionne ce fait pour montrer qu'il y a un passage approprié à un chemin de fer à travers cette magnifique région, qui ne nuirait aucunement à une autre voie ferrée passant par le sud. L'étude que je fais présentement a simplement pour objet de connaître les ressources qu'offre cette région pour le soutien d'une population.

Il y a un autre chemin sur lequel je désire attirer votre attention. C'est celui de la Passe Tête-Jaune jusqu'à Tête-Jaune Cache. N'êtes-vous pas allé dans la Passe Tête-Jaune ?

M. PAMBRUN.—Oui, monsieur, j'y suis allé directement.

Le PRÉSIDENT.—Et dans la passe Tête-Jaune-Cache ?

M. PAMBRUN.—Non, monsieur, je ne me suis pas rendu dans cette dernière.

Le PRÉSIDENT.—Quand êtes-vous allé dans la première ?

M. PAMBRUN.—En 1859.

Le PRÉSIDENT.—Comment avez-vous trouvé la nature de la région ?

M. PAMBRUN.—Il n'y a pas sur la route qui conduit d'Edmonton à la passe Tête-Jaune le quart d'un acre de prairie. Il n'y a que des petits pins (*Mammock*). Je

Route pour le Yukon.

croit que la distance d'Edmonton à Jaspers-House est d'environ 250 milles. Je suis parti de là avec mes chevaux de bât et me suis rendu au lac du Fumier-de-Vache (*Cowdung Lake*), qui est la source de la rivière Myette. Cette dernière rivière se jette dans la rivière Athabasca, à Jaspers.

Le PRÉSIDENT.—Vous n'êtes pas allé là depuis 1859 ?

M. PAMBRUN.—Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT.—Et vous vous trouviez avec un parti qui cherchait des mines d'or ?

M. PAMBRUN.—Oui, monsieur. Vous pourriez placer votre *steamer* là, en amont du Fort-Saint-Jean; descendre tout le parcours de la rivière de la Paix jusqu'au Fort-Vermillion. De là jusqu'à une cinquantaine de milles, il y a une chute d'eau sur la rivière de la Paix, et il n'y a qu'une seule interruption de la navigation sur cette rivière entre le Fort-Saint-Jean jusqu'au Fort-Smith.

Le PRÉSIDENT.—C'est une région salubre ?

M. PAMBRUN.—Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT.—Quel nom donnez-vous aux sauvages ?

M. PAMBRUN.—Dans les environs d'Edmonton ce sont des sauvages de la tribu des Chippewyans et le long de la rivière de la Paix ce sont des sauvages de la tribu du Castor.

Honorable M. PERLEY.—Quel est le nombre de ces sauvages, environ ?

M. PAMBRUN.—C'est difficile à dire; mais je crois que les Chippewyans et les Slaves sont au nombre d'environ 3,000.

Le PRÉSIDENT.—Ils font de la culture au petit lac de l'Esclave et à Dunvegan ?

M. PAMBRUN.—Oui, monsieur. Il y a là un moulin, et les sauvages moulent leur propre grain, ou font leur propre farine.

Le PRÉSIDENT.—Vous ne savez probablement pas combien de bestiaux sont maintenant hivernés dans ce district ?

M. PAMBRUN.—Non, monsieur. Tout le long de la rivière de la Paix on hiverne environ 300 têtes de bétail. En remontant avec un parti d'hommes, après être parti du Fort-Halkett et avoir atteint la rivière Dease, à son embouchure, un parti de sauvages tendirent des embûches à quelques-uns des sauvages qui faisaient parti de mon personnel du Fort-Halkett, et leur volèrent tout ce qu'ils possédaient.

Ces voleurs avaient descendu la rivière Dease. Je me rendis sur les lieux et j'eus une altercation avec eux. Ils s'étaient emparés de toute ma marchandise de propreté sauvage et autres effets.

Le PRÉSIDENT.—Vous avez pu ravoïr vos effets ?

M. PAMBRUN.—Comment aurais-je pu les ravoïr ? Ils étaient quatre contre un seul.

Le PRÉSIDENT.—Je suppose que vous receviez vos fourrures à cet endroit et qu'elles étaient ensuite expédiées par vous.

M. PAMBRUN.—Oui, par le bateau.

Le PRÉSIDENT.—Jusqu'à l'embouchure de la Liard ?

M. PAMBRUN.—Jusqu'au Fort-Simpson.

Le PRÉSIDENT.—Et quelle direction prenaient-elles ensuite ?

M. PAMBRUN.—Elles prenaient la route de l'Athabasca et de Prince-Albert.

La chaîne de montagnes passe, ici, (en indiquant sur la carte) au Fort Halkett, et c'est partout un niveau uni jusqu'à l'ouest de ces montagnes. La raison pour laquelle j'ai recommandé que le sentier soit ouvert jusqu'à la rivière Dease, c'est que, après avoir eu une altercation avec les sauvages dont j'ai parlé, il y a un instant, je les suivis dans l'intérieur jusqu'à dix milles de distance environ; mais ils levèrent leur camp et s'enfoncèrent dans les bois. Je fis un détour de manière à me trouver en arrière d'eux, voulant éviter les embûches qu'ils auraient pu nous tendre si nous avions suivi leur piste et je les pris certainement ainsi par surprise.

Les montagnes, à cet endroit, sont passablement élevées, et j'ai pu examiner la contrée située sur le côté opposé de la rivière Dease pour constater s'il y avait quelques hautes montagnes dans cette direction, et je n'en ai vu aucune.

Je voyageais en raquettes avec un parti composé de neuf hommes, et nous traversions la contrée dans un sens ou dans l'autre. La gelée était forte, le printemps.

La montagne où je rattrapai à peu près les sauvages qui nous avaient pillés, était très élevée, et de ce point j'ai pu remarquer d'autres grandes montagnes fortement boisées. En examinant la contrée du côté de la rivière où je me trouvais, elle paraissait entièrement plane sur toute l'étendue du lac Francis. Je me trouvais alors à 100 ou 150 milles du lac Francis lorsque je rattrapai les sauvages qui nous avaient volés, et je remarquai que tout ce côté de la rivière Dease était uni.

J'ai reçu un grand nombre de lettres depuis que j'ai rédigé mon rapport du mois de septembre dernier. Ces lettres m'ont été adressées par différentes personnes de la Nouvelle-Ecosse, de Chicago et d'autres endroits. Toutes me demandent des renseignements sur la meilleure route à suivre pour atteindre la région du Yukon; mais j'ai invariablement répondu à chacune de ces personnes de traverser, aussitôt qu'elles auraient atteint la Liard, sur le côté est de cette rivière et de suivre ce côté jusqu'au lac Francis; puis de traverser de nouveau cette rivière à son embouchure, et de suivre ce côté ouest jusqu'à la zone de partage, où elles pourraient voir les vieux troncs des anciennes bâtisses élevées pour nos chantiers. Nous en avions deux ou trois à cet endroit. Il y a là une élévation, je suppose, de 500 pieds; mais en continuant la route, la contrée s'aplanit graduellement jusqu'aux bords de la Pelly. On marche dans toute cette partie du pays sur un sol couvert de mousse.

Le PRÉSIDENT.—Toute cette contrée est couverte de mousse?

M. PAMBRUN.—Oui, et l'on ne trouve, à bien dire, dans cette mousse aucune pierre ou roche.

Le PRÉSIDENT.—Mais sous ce lit de mousse se trouve le rocher, je suppose?

M. PAMBRUN.—Je ne puis le dire, n'ayant jamais creusé au delà de deux ou trois pieds. J'ai fait, aux bords de la Pelly, des excavations de plusieurs pieds.

Le PRÉSIDENT.—Sous cette mousse rencontre-t-on la terre franche?

M. PAMBRUN.—Oui, de la bonne terre franche et solide. Aux bords de la Pelly, la première année que j'ai passée là, comme gardien du Fort-Halkett, j'avais emporté avec moi une pinte d'orge et une pinte de pommes de terre. Je bêchai un petit jardin autour de l'établissement, et j'y semai les quelques patates et l'orge que j'avais. Les patates poussèrent environ trois pouces hors de terre, et quand nous en fîmes la récolte, elles avaient produit de petits tubercules de la grosseur d'une balle de fusil. L'orge, semée dans le même temps, avait atteint une hauteur d'environ quatorze pouces; mais il survint une gelée dans le mois de juin, qui fit manquer le but de cette expérience.

Le PRÉSIDENT.—Vous n'avez pas fait un autre essai l'année suivante.

M. PAMBRUN.—Non, parce que je n'avais pas d'autre semence.

Il y a, messieurs, une autre particularité à remarquer dans cette partie du pays. Vous y trouvez une grande prairie d'environ un demi-mille de circonférence et couverte de plus de vingt espèces de magnifiques fleurs.

Le PRÉSIDENT.—Est-ce sur les bords de la Pelly?

M. PAMBRUN.—Oui. Je me suis, un jour, donné la peine d'y cueillir vingt-sept espèces de fleurs différentes que j'expédiai à mon chef, le D^r Rae, en Angleterre.

Le PRÉSIDENT.—Il n'est donc pas aussi difficile de vivre dans cette contrée qu'on le croit généralement?

M. PAMBRUN.—Non. Nous avons eu, une fois, un froid excessif qui dura deux semaines. A part cela, je n'ai pas trouvé la température extraordinairement froide.

Le PRÉSIDENT.—Les moustiques sont-elles accablants?

M. PAMBRUN.—Passablement.

Le PRÉSIDENT.—Combien de temps se font-ils sentir?

M. PAMBRUN.—Pendant une couple de mois.

Le PRÉSIDENT.—Quelques-uns croient que cette contrée est effrayamment inhospitalière; mais des familles qui seraient élevées là, ne la trouveraient pas aussi inhabitable?

M. PAMBRUN.—Si j'avais vingt années de moins, j'y conduirais une colonie.

Le PRÉSIDENT.—Comme vous le voyez, M. Pambrun, ce dont nous avons besoin, ce sont des renseignements qui sont devenus nécessaires par suite des découvertes de mines qui ont été faites dans cette région. Or, sachant que vous en étiez un

Route pour le Yukon.

ancien résident, nous vous avons appelé ici. Au nom du comité je crois devoir vous dire que nous sommes des plus satisfaits des renseignements que vous lui avez donnés.

Honorable M. Wood.—Oui, et j'ajouterai que les renseignements fournis par M. Pambrun m'ont donné une idée bien plus claire de la contrée que celle que j'avais auparavant.

Le PRÉSIDENT.—Vos renseignements sont autant de primeurs et vous nous les avez donnés sous une forme très claire et très intéressante. Il me reste à espérer, en ma qualité de résident de cette contrée du nord-ouest, que notre gouvernement reconnaîtra la possibilité qu'il y a de la développer au moyen d'une voie ferrée, afin que les habitants de cette région éloignée n'aient pas à se contenter, chacun, de 112 livres de farine par année. Avec une voie ferrée, et vu la possibilité, comme vous nous l'avez dit, d'y conduire des bestiaux et de les nourrir, sur tout le parcours, avec les pâturages abondants qui s'y trouvent, les points les plus éloignés pourraient être approvisionnés. Vos renseignements nous ont aidés à faire notre rapport qui sera livré au public aussitôt qu'il sera imprimé.

Honorable M. Wood.—Nous aimerions à recevoir de vous d'autres renseignements sur un point qui demande de nouveaux éclaircissements.

Quand vous partez de Saint-Jean et que vous traversez jusqu'à la rivière Dease, les montagnes ne sont pas élevées, et vous les franchissez aisément ?

M. PAMBRUN.—Oui.

Honorable M. Wood.—Vous pourriez ouvrir un chemin de charrette sur ces montagnes ?

M. PAMBRUN.—Le seul point où les montagnes soient élevées est au Fort-Halkett.

Honorable M. Wood.—Plus au sud elles ne sont pas aussi élevées ?

M. PAMBRUN.—Non ; mais je ne connais pas ce qu'elles sont au Fort-Saint-Jean. Leur hauteur doit s'accroître graduellement. Dans le voisinage de la rivière Porc-épic, sur la Mackenzie, elles sont encore plus basses qu'au Fort-Halkett. Leur hauteur diminue graduellement en s'étendant vers le nord. C'est ce qui nous frappe partout.

Honorable M. Wood.—J'ai compris que vous recommandiez de partir du Fort-Saint-Jean ; puis d'ouvrir la route jusqu'à la rivière Dease ; de là continuer jusqu'à la rivière Michemin (*Half-way River*), et de là à travers l'endroit où se trouve cette ligne rouge sur la carte ?

M. PAMBRUN.—J'ai recommandé une ligne droite partant de Saint-Jean, qui atteindrait la rivière Dease, parce que j'ai été mis sous l'impression que la contrée sur ce point-ci (en l'indiquant sur la carte) était très difficile. Cette région minière de Cassiar est une contrée dont l'élévation en rend l'accès difficile aux approvisionnements. C'est la raison pour laquelle plusieurs Américains ont abandonné l'exploitation de mines qu'ils avaient dans ce district.

Lorsque j'ai mentionné ma poursuite des sauvages qui nous avaient volés, et les observations que j'avais faites alors sur la contrée située au delà de la rivière Dease, j'ai dit que je n'avais vu aucune chaîne de montagnes au sud de la rivière. Je n'ai pu en voir ; mais il y a là deux jolies montagnes élevées sur le côté nord. Elles sont fortement boisées. Le diamètre du gros bois atteint jusqu'à deux ou trois pieds. Les environs des rives, à l'embouchure de la rivière Dease, sont couverts de pin.

Le comité lève sa séance.

OTTAWA, 12 mai 1898.

Le comité s'est assemblé aujourd'hui.

Président, l'honorable M. BULTON

Le D^r WILLS comparait devant le comité et est interrogé comme suit :—

Le PRÉSIDENT.—Vous avez résidé à Dawson pendant quelque temps ?

D^r WILLS.—Oui, depuis que Dawson existe.

Le PRÉSIDENT.—Quand êtes-vous allé là ?

D^r WILLS.—Je suis arrivé dans le district du Yukon en juillet 1895, avec la première expédition de la police à cheval du Nord-Ouest.

Le PRÉSIDENT.—Et quand avez-vous quitté le poste où vous êtes allé d'abord ?

D^r WILLS.—J'ai quitté le Fort-Cudahy, où nous avons demeuré pendant les deux premières années, et, l'été dernier, nous sommes allés à Dawson. Tout le corps de la police à cheval—à l'exception d'une couple d'hommes—a été stationné à Dawson.

Le PRÉSIDENT.—Et vous avez construit de nouvelles casernes.

D^r WILLS.—Oui, et je me suis trouvé là la plus grande partie du temps pendant lequel ces travaux ont été exécutés.

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—Ces casernes ont-elles été construites avec du bois en grume ?

D^r WILLS.—Oui, simplement dégrossi.

Le PRÉSIDENT.—Et combien d'hommes aviez-vous là ?

D^r WILLS.—Nous avions vingt hommes, c'est-à-dire, le nombre amené par l'inspecteur Scharf; mais tous les anciens de ce corps de police nous laissèrent lorsqu'expira leur engagement.

Le PRÉSIDENT.—Et ils se sont livrés à des opérations minières ?

D^r WILLS.—Oui, c'est ce qu'a fait chacun d'eux.

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—Puisque vous nous parlez de ces hommes de la police à cheval, croyez-vous qu'il fût nécessaire de les envoyer dans cette région ?

D^r WILLS.—Nous n'avons jamais été appelés à remplir aucun devoir militaire. Il y avait environ quarante-cinq hommes de cette police à Dawson lorsque j'en suis parti—l'inspecteur Harper étant arrivé avec un renfort de vingt-cinq hommes vers la fin de l'automne, ou en octobre.

Honorable sir JOHN CARLING.—Est-ce là toute la force de police que les mineurs posséderont pour le maintien de l'ordre ?

D^r WILLS.—C'est toute la police qu'il y avait à Dawson quand j'en suis parti. Il n'y avait pas de logement suffisant à Dawson pour cette police, et nous avons été obligés d'envoyer treize des hommes au Fort-Cudahy où ils ont occupé les vieilles casernes de ce fort.

Honorable sir JOHN CARLING.—Y a-t-il maintenant d'autres renforts en route pour la même destination ?

D^r WILLS.—Oui.

Honorable sir JOHN CARLING.—Des hommes de police ?

D^r WILLS.—Oui.

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—Un certain nombre est envoyé au Sommet ?

D^r WILLS.—Quelques-uns au Sommet, c'est-à-dire au lac Bennett et au lac Taggish.

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—Et 200 autres de renfort qui sont en route ?

D^r WILLS.—Nous n'avons jamais été appelés à remplir aucun devoir militaire.

Le PRÉSIDENT. Vous n'avez eu que des devoirs civils à remplir ?

D^r WILLS.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Naturellement, votre présence assure le maintien de la paix et de l'ordre ?

Route pour le Yukon.

D^r WILLS.—Oui avec l'aide des bonnes dispositions des mineurs. Ceux-ci en effet nous ont soutenus. Nous nous sommes trouvés en face de difficultés sérieuses, l'automne dernier, lorsqu'un élément perturbateur parmi les travailleurs s'est mis à tenir des assemblées dans le but de se rendre maître des magasins. Tous les anciens mineurs se sont alors présentés aux casernes et offrirent au capitaine Constantine leurs services, en tout temps, si on en avait besoin pour le maintien de l'ordre.

Les perturbateurs s'étaient mis dans la tête que les magasins étaient remplis de provisions et que nous ne voulions pas leur en vendre, tandis que les magasins étaient simplement remplis d'équipement de mineurs.

Ces équipements avaient été laissés là par les mineurs jusqu'à ce que ceux-ci pussent faire usage du traîneau pour les transporter. La raison était un motif d'économie. En effet, le transport, en été, sur les criques coûte environ trente centins la livre, tandis que, aussitôt la glace prise, un mineur peut transporter, lui-même, ses bagages, pendant ses loisirs, sans faire aucun déboursé, et en ne donnant que son temps pour cet objet. C'est ce qui explique pourquoi les magasins avaient été ouverts aux mineurs pour y déposer leurs bagages. Les bagages de chacun y étaient empilés séparément et marqués.

Honorable M. McCALLUM.—Et les perturbateurs croyaient que c'était de la nourriture ?

D^r WILLS.—Oui, et que nous ne voulions pas leur en vendre.

Honorable M. McCALLUM.—Étaient-ils affamés ?

D^r WILLS.—Ils n'étaient pas affamés; mais ils n'étaient pas pourvus de provisions pour un temps assez long. Nous fûmes donc obligés de faire garder les magasins. Les anciens mineurs nous soutenaient. Ils se présentèrent au capitaine Constantine et lui dirent : " Tout ce que nous voulons, c'est un chef; si vous voulez être notre chef, nous exécuterons vos ordres." L'un des steamers de la Compagnie commerciale de l'Alaska arriva sur ces entrefaites. La saison était avancée; les eaux de la rivière étaient remplies de glaçons, et le capitaine du steamer que je viens de nommer nous confia son vaisseau en nous disant " Tenez, si vous voulez expédier ces gens (les perturbateurs) par la rivière à l'endroit où l'on peut trouver des approvisionnements, vous aurez gratuitement l'usage du vaisseau," et je me chargeai, moi-même, du transport de ces gens, vu que le capitaine Constantine était très occupé, dans les casernes, à l'instruction de causes qui lui avaient été soumises en sa qualité de juge de paix.

Environ 150 des perturbateurs furent persuadés de descendre jusqu'au Fort-Yukon où l'on pouvait obtenir ces approvisionnements.

Honorable sir JOHN CARLING.—C'est un Fort américain ?

D^r WILLS.—Oui. Ils sont descendus à ce Fort, et je suppose que vous avez ensuite entendu parler de la manière dont le capitaine Rae s'est tiré d'affaires avec eux à cet endroit. Il dut leur résister. Ils voulaient envahir les caches. Le capitaine Rae fut obligé de saisir ces caches au nom du gouvernement des États-Unis, et tenir les perturbateurs à distance avec ses canons.

Le PRÉSIDENT.—Comment la police à cheval est-elle arrivée à Dawson ?

D^r WILLS.—Pour nous rendre là, en 1895, nous nous étions embarqués à Seattle, vers le 5 juin, et nous avons fait le grand tour en passant par la mer de Behring jusqu'à Saint-Michael. Nous primes, là, le steamer appartenant à la compagnie de transport de l'Amérique du Nord, et remontâmes le Yukon jusqu'au Fort-Cudahy.

Honorable M. MACDONALD (C. A.).—Combien de temps ce trajet dura-t-il ?

D^r WILLS.—Le trajet de Saint-Michael à Fort-Cudahy dura une vingtaine de jours. Notre steamer était lourdement chargé et il avançait lentement.

Honorable M. MACDONALD (C. A.).—Et il vous fallut huit jours pour vous rendre de Seattle à Saint-Michael ?

D^r WILLS.—Nous étions partis de trop bonne heure—le 5 juin—et c'est ce qui nous retint dans les glaces de la mer de Behring, pendant quatorze jours. Nous arrivâmes à Saint-Michel le 3 juillet.

Honorable sir JOHN CARLING.—Il y a environ 1,800 milles de Saint-Michael à Dawson ?

Le PRÉSIDENT.—Et la navigation sur le Yukon est-elle facile ?

D^r WILLS.—Pour le premier voyage de la saison elle est très facile. Le seul mauvais endroit se trouve sur les bas-fonds du Yukon, et il y a aussi un autre endroit difficile en aval de Circle-City.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—Quelle est la saison des eaux hautes ?

D^r WILLS.—C'est pendant le mois de juin et juillet. L'eau abonde en juin et juillet. En août elle commence à baisser et en septembre elle est tellement basse qu'un steamer ne peut naviguer avec un chargement complet.

Honorable M. MACDONALD (C. A.)—Il y a un grand nombre de bancs de vase et de sable ?

D^r WILLS.—Oui, sur les bas-fonds ; mais à partir de Circle-City, sur.....

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—Les bas-fonds sont plus loin ?

D^r WILLS.—Ils se trouvent vers le centre de la rivière. Sur le parcours le plus au nord—de 200 à 300 milles—la rivière a environ vingt milles de large, et elle est remplie de bas-fonds. Il y a là une couple de mauvais endroits pour la navigation.

Honorable sir JOHN CARLING.—On s'attend, n'est-ce pas, à ce qu'un grand nombre de steamers fassent, durant la présente année, le service du Yukon ?

D^r WILLS.—Un monsieur de la côte du Pacifique m'a dit qu'il était certain qu'il y aurait, cette année, soixante-trois steamers sur le Yukon.

Honorable sir JOHN CARLING.—Tous des bateaux de bonne dimension ?

D^r WILLS.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Qui doivent remonter le Yukon ?

D^r WILLS.—Oui.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—Si ces steamers font deux voyages le district du Yukon sera abondamment pourvu d'approvisionnements ?

D^r WILLS.—Oui.

Honorable sir JOHN CARLING.—Ils peuvent faire plus de deux voyages.

D^r WILLS.—Les steamers peuvent faire sûrement un voyage avec un chargement complet. Dans le second voyage, ils font aussi tout le trajet, mais avec un chargement incomplet. Un troisième voyage est plus ou moins risqué ; mais les steamers réussissent généralement à faire tout le trajet avec une très faible cargaison.

Honorable sir JOHN CARLING.—Il n'y a donc pas de famine à redouter dans le district du Yukon si tous les steamers mentionnés le remontent ?

D^r WILLS.—Si ces steamers font le service annoncé, il n'y a aucun danger de famine.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—Les cargaisons des trois voyages représenteront à peu près deux voyages avec un chargement complet ?

D^r WILLS.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Avez-vous une opinion à donner sur la route qui devrait relier la côte du Pacifique au district du Yukon ?

D^r WILLS.—Pour ce qui me concerne, j'ai pris et je prendrai encore l'ancienne route que les mineurs ont toujours choisie, c'est-à-dire celle des passes de Dyea et de Chilcoot. Il n'y a par cette route que quelques milles de marche. Vous pouvez franchir ces passes dans un seul jour. Je les ai franchies moi-même dans moins d'une journée.

Honorable sir JOHN CARLING.—J'ai cru comprendre que vous disiez qu'il n'y avait qu'un seul portage d'une vingtaine de milles à faire ?

D^r WILLS.—Un peu plus de vingt milles. Nous pouvons franchir une bonne partie de ce portage avec une paire de chevaux, de Dyea à Cañon-City, qui est une nouvelle place ouverte depuis l'hiver dernier seulement.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—Dans quel état sont ces passes pendant l'été. Elles sont, sans doute, passablement détrempées ou boueuses ?

D^r WILLS.—Oui ; mais la passe Chilcoot a toujours été considérée comme la meilleure pendant l'été.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—Cette passe (en l'indiquant sur la carte) est située plus au sud ?

D^r WILLS.—Voilà (en l'indiquant sur la carte) la passe Dyea.

Le PRÉSIDENT.—Où se trouve Cañon-City ?

Route pour le Yukon.

D^r WILLS.—C'est justement sur le haut de la rivière Dyea. La vallée est partout plane, à cet endroit. Ce n'est qu'en atteignant le camp du Mouton (*Sheep Camp*) qu'une légère pente commence.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—Quelle distance y a-t-il de Dyea au camp du Mouton?

D^r WILLS.—Environ une quinzaine de milles.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—Au sud de Dyea?

D^r WILLS.—Le camp du Mouton est à environ quinze milles au nord de Dyea.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—Près de Juneau?

D^r WILLS.—Juneau est à 100 milles au sud de Dyea. Il y a Chilcoot et Chilcat. La Chilcat est située plus à l'ouest. La passe Chilcat est celle par où sont conduits les bestiaux. Elle vous mène jusqu'au sentier de Dalton—c'est-à-dire, le sentier des bestiaux.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—Cette route est plus longue que l'autre?

D^r WILLS.—Non, c'est la plus courte.

Le PRÉSIDENT.—Mais personne ne s'en est encore jamais servi?

D^r WILLS.—Oh! plusieurs centaines de têtes de bétail y ont passé. M. Bounds est le premier qui y ait conduit des bestiaux. Il les emmena par ce sentier dans l'été de 1896, et il les vendit dans l'hiver de 1896-97.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—Le bétail n'a-t-il pas fait, l'été dernier, tout le trajet jusqu'à Dawson à partir de Chilcooten? Ce dernier endroit est situé en aval de Caribou dans la Colombie-Anglaise.

D^r WILLS.—Je ne le crois pas que ces bestiaux aient atteint Dawson.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—On m'a dit que le bétail avait atteint cet endroit et y avait été vendu des plus avantageusement.

D^r WILLS.—Pas à Dawson, du moins je ne le crois pas.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—Ce bétail n'est pas allé jusque là?

D^r WILLS.—Je ne le crois pas. Il y avait plusieurs endroits, le long du sentier, où vous auriez pu acheter du bœuf qui n'avait pu atteindre Dawson.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—Dans tous les cas, ce bétail a atteint le district du Yukon, et quelques-uns ayant un peu d'argent, ont pu l'acheter et le revendre avec grand profit, parce qu'il se vendait exceptionnellement bien.

D^r WILLS.—Le bœuf se vendait \$1 la livre quand j'ai quitté Dawson. A en acheter une grande quantité, on pouvait l'avoir à 85 cents la livre. Le prix du bœuf s'est élevé jusqu'à \$1.50 dans l'automne, au plus fort de l'excitation de l'or.

Honorable sir JOHN CARLING.—La pêche est-elle abondante dans ce district?

D^r WILLS.—La pêche compte pour rien, parce que l'on ne peut se procurer du saumon que pendant une couple de semaines dans l'année.

Honorable sir JOHN CARLING.—Y a-t-il d'autre poisson?

D^r WILLS.—Pas en grande quantité, parce qu'il est difficile de trouver quelqu'un qui soit disposé à employer son temps à la pêche.

Le PRÉSIDENT.—Y a-t-il des mineurs ou voyageurs qui se rendent à Dawson en passant par le lac Teslin, ou qui reviennent de Dawson par cette route?

D^r WILLS.—J'ai rencontré seulement deux de ces voyageurs au campement du major Wash, et ils étaient dans le plus pitoyable état. Ils nous dirent qu'ils avaient pris cette route, et que leur trajet avait duré trois ou quatre mois. C'était dans le mois de décembre, et le campement—que je viens de mentionner—se trouvait sur la glace.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—Un grand nombre d'hommes ne feront-ils pas, cette année, le trajet par la Stikine?

D^r WILLS.—Oui.

Honorable M. McCALLUM.—Quand le bœuf était vendu \$1 la livre, à quel prix se vendaient les autres provisions?

D^r WILLS.—Il n'y a pas d'endroits où la loi économique de l'offre et de la demande règle les prix comme dans ce district. Cependant, quand les provisions abondent, dans le district du Yukon, les prix, règle générale, sont en moyenne quatre fois plus élevés que vos prix de détail, ici. C'est-à-dire, que les prix ordinaires des magasins de ce district sont quatre fois plus élevés que vos prix de magasins, ici.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—Quel est le prix du sucre ?

D^r WILLS.—Nous avons payé 25 centins la livre pour du sucre brun et 35 centins la livre pour du sucre blanc.

Honorable M. McCALLUM.—Je sais que, à Caribou, il fut un temps où toute chose se vendait \$1 la livre, que ce fut du sucre, du sel ou toute autre chose.

Le PRÉSIDENT.—La première année que je suis allé dans la région des prairies, où je demeure maintenant, (Russell), nous payions \$6 par cent livres de farine; \$1.50 par minot de patates; vingt centins par livre de sucre, et vingt-cinq centins par livre de lard.

D^r WILLS.—La farine s'est vendue, d'abord, dans le district du Yukon, \$8 le cent livres, et cette année elle est rendue à \$12 le cent. On croyait, dans le commencement, que \$8 le cent était un prix disproportionné aux prix des autres articles. Ce fut le premier prix fixé par la "North American Trading Company."

Le PRÉSIDENT.—La concurrence a-t-elle exercé une influence sur les prix ?

D^r WILLS.—Oui, et, cependant, le prix de la farine a atteint \$12 le cent.

Honorable sir JOHN CARLING.—Avez-vous jamais remonté le Yukon à partir de Dawson jusqu'au Fort-Selkirk ?

D^r WILLS.—Je l'ai remonté jusqu'à sa source.

Honorable sir JOHN CARLING.—Est-il navigable ?

D^r WILLS.—Il est navigable pour des steamers de 400 tonnes de jauge jusqu'au Fort-Selkirk.

Honorable sir JOHN CARLING.—Les steamers peuvent-ils remonter les *Rink Rapids* (les rapides du Rond) ?

D^r WILLS.—Les *Rink Rapids* sont situés en amont du Fort-Selkirk. Aucun steamer n'a dépassé ce point, si ce n'est de quelques milles seulement. Quelques-uns des steamers ont pris leurs quartiers d'hiver à Selkirk. Il y a, là, de très bons bas-fonds pour l'hivernement des vaisseaux.

Honorable sir JOHN CARLING.—On dit que la Pelly est navigable sur une partie considérable de son parcours ?

D^r WILLS.—Aucun steamer ne l'a encore remontée.

Le PRÉSIDENT.—Aucun steamer n'a pas, non plus, remonté l'Hootalinqua ?

D^r WILLS.—Non.

Honorable M. MACDONALD (C.-A.)—Vous obtiendrez, en retournant dans le district du Yukon, vos approvisionnements à cet endroit ?

D^r WILLS.—Si j'étais un étranger dans ce district il me faudrait emporter mes approvisionnements avec moi; mais j'ai pris avant de quitter Dawson, des arrangements qui me feront obtenir à mon retour des approvisionnements pour cette année, et grâce auxquels je ne serai pas considéré comme un nouveau venu. En sorte que je retournerai sans être accompagné de lourds bagages, et je n'aurai avec moi que ce qui me sera strictement nécessaire pour mon trajet.

Le PRÉSIDENT.—Il est presque impossible de voyager pendant l'hiver—supposé que vous voulussiez pénétrer dans le district du Yukon en passant par le lac Teslin, terminus du chemin de fer projeté. De ce lac à Dawson il y a 533 milles, et il est passablement difficile de voyager sur les rivières pendant l'hiver.

D^r WILLS.—C'est impossible de voyager en hiver, c'est-à-dire, d'emporter avec soi des approvisionnements en plus grande quantité qu'il n'en faut strictement pour le voyage. On dit, cependant: "puisque vous pouvez revenir du Yukon, pourquoi ne pourrions-nous pas y aller?" La réponse est simplement ceci:

C'est qu'il y a des provisions à l'une des extrémités du parcours et qu'il n'y en a pas à l'autre. Quelle que soit la bête de charge que vous ayez—que ce soit un renne ou tout autre animal—je ne crois pas qu'il puisse porter plus de provisions, durant le trajet du Yukon, qu'il n'en faut pour se nourrir et nourrir son maître. Quand nous fûmes arrivés à Dyea, nos approvisionnements ne nous permettaient de prendre qu'un repas par jour, et il ne nous restait pas une livre de provisions par jour pour nos chiens.

Le PRÉSIDENT.—S'il y avait des stations approvisionnées suffisamment de 30 à 30 milles de distance, sur le parcours, cette difficulté n'existerait plus ?

Route pour le Yukon.

D^r WILLS.—Il faudrait qu'il y eût à Dawson assez de provisions pour que l'on pût en acheter en y arrivant ; mais vous ne pouvez pas en emporter avec vous en quantité suffisante sur la glace. C'est une tâche trop rude.

Honorable M. McCALLUM.—Quel est le meilleur temps de l'année de se mettre en route pour le Yukon ?

D^r WILLS.—Si quelqu'un avait un équipement considérable, il devrait partir en hiver et transporter ses approvisionnements au delà des passes pendant qu'il est facile de voyager. De là, il devrait simplement attendre la rupture de la glace pour continuer par eau son trajet.

Honorable M. McCALLUM.—Si vous entrepreniez le voyage sans chargement, qu'elle serait, suivant vous, la meilleure route à prendre ?

D^r WILLS.—Je vais me remettre en route dans quelques jours. Le sentier que je prendrai sera beaucoup moins ferme qu'il ne l'était il y a un mois ; mais il m'aurait fallu alors attendre la rupture de la glace, et j'ai préféré rester ici.

Honorable sir JOHN CARLING.—Si la rivière était gelée vous pourriez voyager sur la glace ?

D^r WILLS.—Je suis venu sur la glace sur tout le parcours de la rivière.

Après que l'on a quitté le pied du lac Laberge, la rivière est ensuite très raboteuse. Le eaux gèlent d'abord au bas de la rivière ; puis les glaçons se pressent et s'entassent beaucoup plus haut que cette chambre. Or, pratiquer un chemin pour les chevaux à travers ces monticules de glace est tout simplement impossible. Tailler un chemin sur cette glace coûterait des millions de piastres.

Le PRÉSIDENT.—Ne pouvez-vous pas voyager en suivant les rives ?

D^r WILLS.—Nous voyageons en passant aussi près des rives que possible ; mais les rives sont toutes inclinées. D'abord, quand la glace se forme, il y a souvent le long des rives une lisière de glace plane ; mais lorsque l'eau baisse, la glace s'effondre et prend diverses positions en biais, ou en travers, et rien n'est plus fatigant que de voyager sur un chemin de glace ainsi bouleversé.

Presque partout, la glace des bords de la rivière est ainsi brisée et bouleversée. Dans une couple d'endroits il y a un court portage où la rivière décrit une figure qui ressemble à un fer à cheval et où il faut gravir des montagnes.

Le PRÉSIDENT.—Est-ce partout montagneux ?

D^r WILLS.—Oui, et presque partout, les bords de la rivière sont taillés à pic et il est impossible de les gravir.

Honorable sir JOHN CARLING.—Vous voulez dire que les eaux les ont ainsi taillés ?

D^r WILLS.—Oui, et le courant est plus ou moins rapide.

Le PRÉSIDENT.—Quelle est la hauteur du plateau situé au-dessus de la rivière Yukon ?

D^r WILLS.—Lorsque vous vous trouvez en amont du Fort-Selkirk, vous pouvez, là, marcher aisément. Il y a là des plateaux de 30, 40 et de plusieurs centaines de pieds. En aval de la Pelly la contrée est entièrement différente. En amont, vous vous trouvez dans la région du grand "Cordéleran glacier", comme l'a appelé le D^r Dawson ; mais en aval de ce point jusqu'à la rivière Yukon, le cours de la rivière est plutôt un cañon. Les bords sont généralement à pic.

Le PRÉSIDENT.—Voulez-vous dire que les bords sont composés de rocs ?

D^r WILLS.—Oui, de grands rocs escarpés.

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—Y-a-t-il du saumon dans la rivière Yukon ?

D^r WILLS.—Oui ; mais il n'est pas très bon. Il est comme épuisé après avoir parcouru cette longue distance jusqu'à Dawson.

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—Y-a-t-il de la truite dans la Pelly et les autres rivières de cette région ?

D^r WILLS.—On le dit ; mais je n'en ai pas encore vu. J'ai vu du poisson blanc semblable à celui qu'il y a au Manitoba.

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—En avez-vous vu plusieurs ?

D^r WILLS.—Non. Du reste, le poisson n'est plus, de nos jours, l'un des facteurs de notre alimentation.

Honorable sir JOHN CARLING.—C'est sans doute à cause du temps qu'il faut employer à le capturer. Les mineurs préfèrent *capturer* de l'or sans doute ?

D^r WILLS.—Oui.

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—Vous ne pouvez pêcher pendant l'hiver ?

D^r WILLS.—Non.

Le PRÉSIDENT.—En sorte que toutes les provisions qui sont commandées pour l'hiver, d'après les conditions actuelles, doivent être délivrées, là, avant que la glace se forme.

D^r WILLS.—Oui. On pourrait recevoir des approvisionnements si elles pouvaient seulement atteindre le Fort Selkirk par chemin de fer. Les attelages de chiens pourraient ensuite transporter en hiver assez de provisions dans le cas de nécessité, vu que Dawson n'est situé qu'à 173 milles du Fort Selkirk.

Je sais que ce genre de transport a été pratiqué déjà et j'ai rencontré là des conducteurs d'attelages qui étaient allés de Dawson à Selkirk et rapportaient de ce dernier point une charge d'effets. S'il y avait quelques stations entre le Fort Selkirk et Dawson, le trafic entre ces deux points pourrait se faire pendant tout l'hiver.

Le PRÉSIDENT.—Si nous pouvions envoyer quelques chevaux par un sentier de bêtes de charge, en suivant le cours supérieur de la Liard jusqu'au cours supérieur de la Pelly, trouverait-on de la nourriture pour ces chevaux ?

D^r WILLS.—On pourrait échelonner des approvisionnements sur le parcours, aux endroits où se trouvent des terres à foin.

Le PRÉSIDENT.—Y a-t-il des terres à foin ?

D^r WILLS.—Oui ; mais la difficulté est de trouver quelqu'un qui soit prêt à les chercher.

Le PRÉSIDENT.—Si un homme pouvait emmener avec lui une couple de paire de chevaux dans cette région.

D^r WILLS.—Chaque été, nous avons un certain nombre de chevaux à Dawson et aux "Quarante milles" (Forty miles), mais leurs maîtres les abattent pour en nourrir leurs chiens pendant l'hiver. Il est resté une couple de paires de chevaux à Dawson, parce que leurs propriétaires ont été assez heureux de trouver une quantité de foin suffisante pour les nourrir, ou ont pu acheter le peu de nourriture qui avait été apportée à Dawson pour les chevaux ; mais les autres chevaux ont été abattus.

Le PRÉSIDENT.—Mais il y aurait beaucoup de foin si vous pouviez l'amasser ?

D^r WILLS.—Il est difficile de s'en procurer. Pour le faire il faudrait probablement, à partir de Dawson, aller bien loin vers le haut de la rivière Yukon. Sur le parcours de cette rivière on rencontrerait par ci par là de petites savanes, ou bas-fonds, et là on pourrait faire un radeau et le charger de foin ; mais il serait très difficile de faire atterrir votre radeau. Plusieurs tentatives de cette nature ont échoué à Dawson. Les radeaux ont besoin d'être montés par des hommes expérimentés.

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—Le courant y est très fort, n'est-ce pas ?

D^r WILLS.—Oui. Puis il y a un tournant ou remous en face de Dawson, et il faut de l'habileté pour le franchir avec un radeau.

Honorable M. McCALLUM.—Quelle épaisseur atteint la glace pendant l'hiver, à Dawson ?

D^r WILLS.—De quatre à six pieds. Le premier hiver que j'ai passé là, la température fut extrêmement froide. Dans le mois de janvier elle atteignit en moyenne 42 degrés au-dessous de zéro, et la glace de l'orifice que nous pratiquâmes pour tirer de l'eau avait un peu plus de sept pieds d'épaisseur.

Honorable M. McCALLUM.—Et dans ces rivières où l'eau est très basse, où il n'y a qu'une profondeur d'une couple de pieds, l'eau doit geler jusqu'au fond ?

D^r WILLS.—Le Yukon n'est pas une rivière à eau basse. Le Yukon, vis-à-vis de "Forty miles" et de la frontière internationale, a une profondeur de 20 à 25 pieds pendant l'hiver, c'est-à-dire pendant la saison des eaux basses.

Honorable sir JOHN CARLING.—Y a-t-il des mineurs qui aient pu traverser la couche gelée en minant, ou en faisant leurs excavations ?

D^r WILLS.—Non. On a creusé, à l'endroit appelé "Soixante milles" (Sixty miles) un puits de 90 de pieds de profondeur et on n'a pas pu traverser la couche

Route pour le Yukon.

gelée. Il est probable que la gelée atteint une profondeur d'une couple de cents pieds, comme la chose se voit en Sibérie sous la même latitude.

Honorable sir JOHN CARLING.—Puis l'eau que vous avez est celle provenant de la rivière ?

D^r WILLS.—Oui, l'eau est celle de la rivière Yukon. Elle est très limpide pendant l'hiver ; mais très vaseuse pendant l'été.

Honorable sir JOHN CARLING.—Le combustible dont se servent les mineurs est de bois ?

D^r WILLS.—Oui.

Honorable sir JOHN CARLING.—Pour fondre la gelée dans les mines, ou les excavations ?

D^r WILLS.—Oui.

Honorable Sir JOHN CARLING.—Combien ce bois coûte-t-il la corde ?

D^r WILLS.—Il vaut \$25 la corde.

Honorable M. McCALLUM.—Le bois est-il dur ou mou ?

D^r WILLS.—C'est presque entièrement de l'épinette. Il y a très peu de peuplier.

Le PRÉSIDENT.—Le Fort-Selkirk peut-il devenir un centre ou un chef-lieu ?

D^r WILLS.—Aucune place ne saurait devenir un chef-lieu si elle ne peut être peuplée. Selkirk est tout à fait inaccessible pendant plusieurs mois de l'année. Or, si un homme avait quelques affaires à cette capitale, il ne pourrait y parvenir pendant un certain nombre de mois. Puis, cette capitale n'aurait d'autres habitants que les fonctionnaires du gouvernement.

Honorable sir JOHN CARLING.—Qu'avez-vous à dire sur la question de construire un chemin de fer qui rendrait Selkirk accessible en tout temps ?

D^r WILLS.—Les camps de mineurs seront toujours placés dans les endroits les plus commodes et dans le voisinage le plus immédiat des mines.

Le PRÉSIDENT.—Mais le district de la rivière Klondike n'est pas le seul endroit où nous espérons que l'industrie minière se développera.

D^r WILLS.—Mais il faut se conformer aux circonstances, ou aux conditions existantes. Nous ne savons pas si de l'or sera trouvé en quantité rémunératrice dans les environs de Selkirk, et, même, y en eût-il en quantité rémunératrice, les mineurs vont toujours dans les endroits les plus riches, comme ils l'ont fait en allant dans le district des Quarante Milles (à *Forty Miles*) et le district du Fort-Cudahy, qui furent, un jour, très bien habités ; mais qui sont presque déserts aujourd'hui. Nous récoltions du foin, l'année dernière, dans les rues de Forty Miles. On y trouve maintenant à peine une maison habitée. C'est l'endroit le plus rapproché des mines situées sur les crêtes Miller ou Glacier. Les mineurs, invariablement, cherchent les placers les plus riches.

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—Je suppose qu'il y a de l'or à trouver au Fort-Cudahy ?

D^r WILLS.—Il y a des mines dans le voisinage, c'est-à-dire, dans l'ancien camp minier ; mais ces mines ne sont pas aussi riches que dans le district de la rivière Klondike, et les mineurs ont quitté cet endroit. L'exploitation de ces mines, cependant, pourrait être reprise.

Le PRÉSIDENT.—Aussitôt que vous pourrez avoir une communication par voie ferrée et plus économique, les mineurs pourront y aller et en revenir, et les conditions d'exploitation seront changées.

D^r WILLS.—Elles le seront jusqu'à un certain point. Les mineurs avaient d'excellentes mines à "Circle City," dans l'Alaska ; mais aussitôt que les mines du Klondike furent découvertes, ils s'y transportèrent.

Honorable M. MACDONALD (C.A.)—Où devrait être placée la milice ?

D^r WILLS.—Où se trouvera le chef-lieu de la population, c'est-à-dire à Dawson, si l'on veut que cette milice soit de quelque utilité. Prenez, par exemple, le présent mois—le mois de mai—Il est virtuellement impossible de se rendre maintenant à Selkirk. Durant la présente saison la glace de la rivière se rompt chaque jour et elle est inondée à plusieurs endroits. Si vous prenez aussi le mois d'octobre, la rivière est remplie alors de glaçons ; mais le froid ne les lie pas avant la première semaine de novembre, et l'on ne peut passer sur cette glace, insuffisamment ferme, avant la fin

de novembre. C'est donc pendant quatre mois de l'année, à peu près, que l'on ne pourrait atteindre la capitale, si Selkirk devenait le chef-lieu. Il faudrait faire un long et dur voyage pour l'atteindre. Il faut environ 8 jours pour parcourir 173 milles, parce qu'en été, on n'y peut, entre Selkirk et Dawson, naviguer qu'avec la perche ou le croc.

Le PRÉSIDENT.—L'alternative à choisir serait de construire un chemin de fer jusqu'au point où il se fait le plus d'affaires.

D^r WILLS.—Une voie ferrée jusqu'au Fort Selkirk répondrait aux besoins parce que, avec cet appoint, la navigation s'améliorerait. Quelques bons steamers pourraient faire de prompts voyages et transporter une énorme quantité de fret. Un steamer naviguant du Fort Selkirk à Dawson, pourrait faire, aller et retour, deux voyages par semaine, et transporter quatre cents tonnes par voyage.

Le PRÉSIDENT.—Un steamer pourrait également remonter jusqu'au cours supérieur de l'Hootalingua ?

D^r WILLS.—Oui; mais notez la longueur du temps pour faire ce voyage. Il faudrait deux semaines pour faire le voyage aller et retour, à partir du lac Teslin, et l'on ne pourrait se servir que d'un fort petit steamer, quoique d'une force très grande. Je doute qu'un steamer, jaugeant plus de 75 tonnes, pût naviguer sur l'Hootalingua. Ce serait un transport de 75 tonnes de fret en deux semaines, contre 1,600 tonnes en deux semaines qu'un steamer pourrait transporter à partir de Selkirk et en descendant le Yukon.

Puis la saison de la navigation serait quelque peu plus courte à partir du lac Teslin, parce que la glace des lacs ne se rompt qu'après l'ouverture du Yukon. Les lacs s'ouvrent toujours les derniers et c'est ce qui aura lieu à la fin du présent mois, tandis que la rivière Yukon s'ouvrira d'ici à quelques jours, ce qui fait une différence d'une quinzaine de jours.

Honorable sir JOHN CARLING.—Vous croyez que les steamers qui remontent le Yukon à partir de la mer de Behring, pourraient se rendre jusqu'au Fort-Selkirk ?

D^r WILLS.—Oui, parce que la chose a été faite. Le capitaine Constantine a fait ce trajet sur des steamers. La navigation est facile jusqu'au Fort-Selkirk; mais aucun de ces steamers n'aurait pu essayer d'aller plus loin sur la rivière Yukon, et si vous voulez aller au-delà de ce point, vous vous trouverez soit sur la rivière Lewes, soit sur la rivière Pelly, par où l'on peut faire un bon commerce de transport.

Le PRÉSIDENT.—Les rapides du Rond et des Cinq-Doigts (*Rink and Five Fingers rapids*) sont un obstacle à la navigation.

D^r WILLS.—Pour ce qui regarde les rapides du Rond et des Cinq-Doigts, je ne vois pas comment ces rapides pourraient être franchis sans être contournés. Si vous voulez jeter les yeux sur la carte de M. Ogilvie, vous verrez que la rivière Lewes est très sinieuse et elle semble être une continuation du coude en fer à cheval.

Le PRÉSIDENT.—Selkirk est situé sur la rivière Lewes ?

D^r WILLS.—Ce point est situé à l'embouchure de cette rivière. Le fort Selkirk n'est pas situé sur la Lewes, parce que les constructions se trouvent plus sur la rivière Yukon que sur la Lewes.

Honorable sir JOHN CARLING.—Avez-vous connu quelqu'un qui ait fait le trajet d'Edmonton jusqu'à Dawson ?

D^r WILLS.—Personne, parti d'Edmonton, n'a encore atteint Dawson. Un certain nombre sont partis d'Edmonton, il y a un an, pour cette destination, et l'on n'en a plus entendu parler depuis. Cependant, l'on a dit que ces hommes avaient atteint l'embouchure de la rivière Mackenzie, et qu'ils allaient atteindre le Yukon en passant par la rivière Porc-Épic. C'est un immense voyage.

Honorable sir JOHN CARLING.—Un grand nombre de personnes sont parties, ce printemps, d'Edmonton pour se rendre au district du Yukon.

D^r WILLS.—M. Ogilvie a pris cette route pour se rendre à la rivière Porc-Épic et fit portage jusqu'à la rivière Peel. De là il se rendit à la rivière Mackenzie et remonta celle-ci. Son voyage dura plus d'un an.

Le PRÉSIDENT.—Vous pourriez nous parler un peu des opérations minières. C'est un sujet très intéressant. Tous les récits qui nous viennent du Yukon sont-ils dignes de foi, ou sont-ils simplement des récits faits pour les fins de la réclame ?

Route pour le Yukon.

D^r WILLS.—Quelques uns de ces récits ne sont certainement que de la réclame; mais il y a incontestablement quelques mines très-riches.

L'on ne saurait en dire autant de toute la région du Yukon.

Prenez l'ensemble des opérations minières dans ce district et vous constaterez qu'elles se font dans un gravier aurifère de peu de valeur.

Ces riches endroits, comme ceux trouvés dans l'Eldorado, et dont parle M. Ogilvie, donnent une fausse idée de la contrée.

Nulle part dans le monde les opérations minières sont aussi lentes et aussi dispendieuse que dans cette contrée, par suite de la gelée. Dans le district du Yukon ce ne sont pas les hommes qui opèrent; mais c'est le feu, et le combustible coûte \$25 la corde. Dans ces conditions, la mine a besoin d'être bien riche pour que son exploitation soit rémunératrice. Très-souvent un mineur tirera un très-bon profit de son travail dès le début; mais après qu'il aura continué quelque peu son travail d'excavation, il s'apercevra que ce travail n'est plus rémunérateur, et qu'il n'a fait qu'entamer légèrement le sol gelé.

Honorable M. McCALLUM.—Combien de verges de terre peut-on dégeler avec une corde de bois?

D^r WILLS.—Trois ou quatre verges.

Honorable M. McCALLUM.—Puis il faut que vous ayez du bois qui puisse brûler. Vous êtes donc obligé d'en charroyer et de le tenir prêt; mais vous ne pouvez le couper et le faire brûler immédiatement, vu son aubier vert?

D^r WILLS.—Oui; mais nous nous procurons une certaine quantité de bois vert, et nous n'avons pas besoin de le brûler tout à la fois. C'est l'action lente et continue d'un petit feu et non un grand feu et une grande flamme qui opère le dégel.

LE PRÉSIDENT.—Pourquoi n'avez-vous pas recours à la poudre, ou à la dynamite?

D^r WILLS.—Les explosions ferait crouler notre toiture.

LE PRÉSIDENT.—Le travail est-il souterrain?

D^r WILLS.—Oui. Les gens sont portés à croire que nous opérons à la surface du sol. Nous allumons ces feux sous terre et nos toitures se composent d'un bous-sillage gelé. Or, nous ne voudrions pas faire sauter cette toiture.

Puis, l'usage de la dynamite aurait un autre inconvénient.

Notre poudre coûte un dollar et demi la livre, et je ne crois pas qu'il y ait 200 livres de poudre dans toute la région, vu que les steamers n'ont pas l'autorisation d'en emporter la moindre quantité s'ils ont des passagers. De même, il ne leur est pas permis de transporter de la gazoline avec des passagers.

Honorable M. McCALLUM.—Vous ne pourriez pas naturellement dégeler le sol avec de la vapeur?

D^r WILLIS.—Non, la vapeur se condenserait et vous ne seriez pas capable de travailler sous terre.

LE PRÉSIDENT.—Si vous pouviez obtenir vos approvisionnements à des prix raisonnables.....

D^r WILLS.—Comme question de fait, quand les magasins sont suffisamment approvisionnés, le prix des équipements pour le travail ne s'élève pas à grand'chose. Un mineur peut obtenir pour quatre ou cinq cents piastres—soit une somme représentant les gages de cinquante jours d'ouvrage—un équipement qui peut durer toute une année.

Honorable M. McCALLUM.—Comment supportez-vous le froid? N'est-il pas très rigoureux?

D^r WILLS.—Je ne crois pas qu'il soit aussi rigoureux qu'à Winnipeg, parce que nous n'avons ni vent, ni le moindre air dans les gorges, quel que soit le vent qui souffle sur le Yukon.

LE PRÉSIDENT.—Les mineurs sont-ils très heureux de leur sort?

D^r WILLS.—Quelques-uns d'entre eux.

Honorable M. McCALLUM.—Le combustible dont on se sert pour dégeler la terre coûte beaucoup, et la nécessité de son emploi cause un grand embarras?

D^r WILLS.—C'est une opération lente et dispendieuse, et bien qu'un grand nombre soient d'avis que d'importants changements seront opérés dans la manière d'extraire le minerai, nous savons que l'emploi du combustible est en faveur depuis

nombre d'années en Sibérie. Plusieurs ingénieurs éminents ont essayé en Sibérie d'améliorer ce mode d'extraire le minéral du sol gelé; mais on a toujours été obligé de revenir à l'ancien mode de dégeler au moyen du feu.

Le PRÉSIDENT.—C'est une question de travail.

D^r WILLS.—Et aussi l'action du feu dont il s'agit.

Honorable M. McCALLUM.—Vous avez besoin d'eau pour laver votre terre dégelée. D'où vient-elle ?

D^r WILLS.—Pendant l'été, nous nous occupons aux lavages, et, pendant l'hiver, nous extrayons le gravier que nous sortons du puits avec des seaux, et le mettons en tas en attendant son lavage.

Honorable M. McCALLUM.—Où vous procurez-vous l'eau pour ce lavage ?

D^r WILLS.—Dans la crique. Il y a toujours des ruisseaux dans les gorges de montagnes.

Le PRÉSIDENT.—Y a-t-il quelques mines de quartz aurifères.

D^r WILLS.—Il y a un grand nombre de veines de quartz aurifère; mais je n'en ai pas vu de très riches, bien que j'aie vu quelques échantillons très riches de quartz; mais il est très difficile de chercher le quartz, vu que toute la contrée est couverte de mousse, et bien que nous puissions trouver beaucoup de fragments de quartz, il faudrait de grands travaux pour trouver une veine. Je suis, toutefois, d'avis que de très riches mines de quartz seront, un jour, découvertes, mais plus par accident que par suite de recherches.

Honorable M. McCALLUM.—Le quartz est tout couvert et, pour l'atteindre, il faut enlever la mousse ?

D^r WILLS.—Vous pourriez en trouver des fragments détachés; mais il est difficile de dire d'où ils viennent.

Le PRÉSIDENT.—Avez-vous une idée de la quantité d'or qui proviendra des travaux faits pendant le dernier hiver ?

D^r WILLS.—D'après les rapports qui ont été faits dernièrement, la production de l'hiver s'éleva à une dizaine de millions de piastres environ. Tout cet or ne sortira pas du district du Yukon. La plus grande partie y restera pour y être placée dans de nouvelles opérations minières.

Honorable M. McCALLUM.—Mais cette quantité est sortie de la terre durant le dernier hiver ?

D^r WILLS.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Qu'entendez-vous par ces mots: "que tout cet or ne sortira pas du district ?"

D^r WILLS.—Il en sortira peut-être; mais si j'avais \$100,000 je ne les expédierais pas ici; mais je les placerais là dans de nouvelles opérations minières.

Le PRÉSIDENT.—Il y a donc de bonnes chances à courir en achetant des placers ou des parts d'intérêts, si l'on comprend bien l'industrie minière ?

D^r WILLS.—Oui, si vous comprenez bien cette industrie.

Honorable M. McCALLUM.—Vous croyez qu'il y a de bonnes chances; mais que c'est matière de spéculation ?

D^r WILLS.—Oui, c'est matière de spéculation. Celui qui s'engage dans l'industrie minière, doit être prêt à perdre son argent.

Honorable M. McCALLUM.—Il pourrait réaliser un million de profits et il pourrait également perdre ses cent mille piastres qu'il aurait placées dans cette industrie ?

D^r WILLS.—Oui; mais si un homme est disposé à jouer ses chances et s'il perd son argent, il n'a rien à dire.

Le PRÉSIDENT.—S'il sort \$10,000,000 des mines du Yukon, comme vous venez de le dire, le gouvernement recevra-t-il un million en royauté.

D^r WILLS.—Oui, s'il peut en faire la perception.

Le PRÉSIDENT.—J'aimerais à savoir si le gouvernement percevra ce million.

D^r WILLS.—S'il est capable de faire payer quelqu'un. Dans l'état actuel des choses, les compagnies qui opèrent ne paient aucune taxe, bien qu'elles retirent une grande partie de l'or. Les propriétaires de buvettes, eux aussi, ne paient aucune taxe; les

Route pour le Yukon.

oueurs, eux aussi, ne paient aucune taxe, et tous les parasites, enfin, ne paient aucune taxe, et c'est le laborieux mineur qui doit supporter tout le poids des charges.

Honorable M. McCALLUM.—Ce sont ceux qui ne paient aucune taxe qui nous causent, cependant, des embarras ?

D^r WILLS.—Ceux qui causent des embarras ne paient, en effet, aucune taxe.

Le PRÉSIDENT.—Et c'est le laborieux mineur qui supporte tout ?

D^r WILLS.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Voilà comment les choses sont maintenant conduites, et je voudrais persuader quelques-uns des messieurs qui gouvernent de changer cet état de choses.

D^r WILLS.—Les mineurs se considèrent comme maltraités, et ils sont très mécontents. Ils ne refusent pas de payer les taxes ; mais ils aiment le franc jeu.

Le PRÉSIDENT.—Si le prix des approvisionnements et de l'équipement était réduit, on pourrait avec profit exploiter le gravier aurifère de qualité inférieure.

D^r WILLS.—Oui, si vous pouviez réduire le coût de la main-d'œuvre et de la subsistance ; si le mineur pouvait se procurer les outils et les machines dont il a besoin à de meilleures conditions.

Le PRÉSIDENT.—Et opérer d'après une méthode plus scientifique.

D^r WILLS.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Et l'on pourrait ainsi donner de la valeur à une immense superficie de territoire aurifère ?

D^r WILLS.—Oui. Nous connaissons, aujourd'hui, la valeur des criques après avoir fait pour cinq ou dix piastres d'excavations et on ne peut exploiter maintenant ces criques ; mais ces ruisseaux, s'ils étaient exploités sur une grande échelle produiraient une grande quantité d'or. De fait, les grandes étendues de terrains aurifères, de qualité inférieure, produiraient plus ainsi que ces riches endroits comme l'Eldorado. Les grandes étendues moins riches en or produisent invariablement plus à la longue.

Honorable M. McCALLUM.—Vous êtes obligé, dans les endroits où l'or n'abonde pas, d'extraire de grandes quantités de gravier et de bien le travailler.

D^r WILLS.—Oui, le gravier a besoin d'être bien travaillé et en grande quantité.

Le PRÉSIDENT.—Avez-vous trouvé de la houille dans cette région ?

D^r WILLS.—Oui, il y en a dans cette région.

Le PRÉSIDENT.—A quelle distance ?

D^r WILLS.—Environ huit milles et trois quarts, en amont de la crique au Charbon (*Coal-Creek*). C'est-à-dire, à quatre milles en aval du Fort-Cudahy.

Le PRÉSIDENT.—Où est-ce ?

D^r WILLS.—Ce charbon se trouve à l'embouchure de la crique de "Quarante milles," soit à cinquante-trois milles en aval de Dawson.

Honorable M. McCALLUM.—Avez-vous vu de ces mines de charbon ?

D^r WILLS.—Oui.

Honorable M. McCALLUM.—Quelle est la qualité de ce charbon ?

D^r WILLS.—C'est du lignite.

Honorable M. McCALLUM.—C'est une bonne qualité ?

D^r WILLS.—Pour relier cette mine à la rivière Yukon il faudrait un tramway de huit milles et trois quarts.

Honorable M. McCALLUM.—On l'aura bientôt si cette mine a assez de charbon, n'est-ce pas ?

D^r WILLS.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Il y a dans ce district un grand nombre de mineurs américains. La plupart des mineurs, de fait, ne sont-ils pas des États-Unis ?

D^r WILLS.—Oui ; mais la plupart se composent de ce que l'on pourrait appeler des Américains de Castle-Garden (des immigrés.)

Un grand nombre d'entre eux sont Scandinaves.

Ce sont de bons citoyens, de paisibles gens, de rudes travailleurs qui conviennent à la contrée. Bien qu'ils aient vécu aux États-Unis, ce sont tous des immigrés qui, en arrivant en Amérique, ou après être débarqués à Castle-Garden, ont obtenu leurs

lettres de naturalisation. Mais je crois qu'il y a parmi les mineurs plus de natifs du Canada que des États-Unis.

Dans tous les cas la plupart sont des étrangers.

Le PRÉSIDENT.—Mais ce sont de bons citoyens ?

D^r WILLS.—Oui, très bons ; ce sont d'excellentes gens, de bons travailleurs. Ces Suédois et Norvégiens, par exemple, sont d'excellents hommes et tout propriétaire de placer prendra de préférence de ces hommes, à son service, parce qu'ils n'ont pas peur du travail, et qu'ils donnent à leurs patrons une bonne journée d'ouvrage. J'ajouterai que, dans ce district, parmi les mineurs, la question de nationalité compte pour rien.

Honorable M. McCALLUM.—Un mineur est un mineur, et c'est tout ?

D^r WILLS.—Oui, et les divergences de race ne constituent pas une différence entre eux. Un mauvais élément, cependant, y est arrivé, vers la fin de l'automne dernier. Il se compose des "balayures," pour ainsi dire, de la population du Sud. Parmi ces gens il y a de bien durs caractères.

Le PRÉSIDENT.—Et ils ont paru mécontents de ce qu'ils ne pouvaient former une municipalité ?

D^r WILLS.—Ces derniers n'étaient pas les durs caractères dont je viens de parler. Ces mécontents se composaient de gens d'éducation. Ils voulaient avoir leur mot à dire dans l'administration générale du district ; mais en voyant que la chose ne leur était pas possible, vu qu'ils n'étaient pas sujets anglais, ils ont tout simplement renoncé à leur prétention, et n'ont plus proféré une seule parole de plainte à ce sujet.

Le PRÉSIDENT.—Ne croyez-vous pas qu'il serait à propos de donner à ces gens le droit de vote ? Supposé qu'un étranger aille se fixer dans une ville, ou localité comme Dawson-City, n'êtes-vous pas d'avis que, bien que cet étranger ne soit pas un citoyen du Canada, n'êtes-vous pas d'avis qu'il serait sage de lui accorder le droit de vote dans les affaires municipales sans l'obliger d'obtenir ses lettres de naturalisation ?

D^r WILLS.—Si c'est un mineur de bonne foi, ou un propriétaire dans le district, oui.

Honorable MACDONALD (C. A.)—Vous ne pourriez pas appliquer à ces gens-là un règlement spécial ?

Le PRÉSIDENT.—Il y a un grand nombre de gens qui vont se fixer dans ce district minier, comme à Dawson-City, ou qui pourraient former ailleurs, dans cette région, une municipalité. Ces gens n'ont pas le droit de voter dans une élection parlementaire, parce que, ne voulant pas changer d'allégeance, ils ne se font pas naturaliser ; mais sont, cependant, intéressés à promouvoir les intérêts de la localité où ils vivent. Je demandais donc, il y a un instant, s'il ne serait pas désirable, dans ce cas, de leur accorder le droit de vote pour les fins municipales, afin de prévenir des troubles comme ceux qui ont eu lieu dans le Transvaal. Là, on ne voulait pas accorder aux Zutlandais le droit de vote avant qu'ils se fussent conformés à certaines conditions. C'est ce qui provoqua des troubles. On taxait bien les Zutlandais ; mais on leur refusait le droit de vote. C'est simplement pour éviter des troubles de cette nature, ou ces causes de mécontentement, que j'ai posé cette question.

D^r WILLS.—Je suis sous l'impression que la plupart de ces mineurs deviendront des sujets anglais. Naturellement, un petit nombre resteront sujets américains, tout comme bon nombre de Canadiens qui vont travailler aux États-Unis et qui restent sujets anglais ; mais je crois que la majorité d'entre eux, si la chose devenait nécessaire et si nous l'exigions, ne s'opposerait pas à devenir sujets anglais.

Lorsque M. Livernash fut mentionné comme devant être l'un des délégués du district du Yukon au parlement d'Ottawa, je fus le seul à demander s'il ne serait pas préférable que cette délégation ne se composât que de trois Canadiens, et n'eût aucun Américain parmi ses membres ; mais mon observation fut repoussée énergiquement par les habitants du district qui considérèrent comme étroit le point de vue où je me plaçais. Ils déclarèrent que la nationalité de M. Livernash ne soulèverait pas, des plus probablement, la moindre objection à Ottawa. La question de nationalité n'occupait donc aucune place dans l'esprit de ces mineurs.

Route pour le Yukon.

Honorable M. McCALLUM.—Mais elle a été soulevée ici ?

D^r WILLS.—Oui ; mais je suis le seul là-bas, qui ait jamais soulevé cette objection, et la manière dont elle fut accueillie prouve que la question de nationalité compte pour rien parmi les mineurs du Yukon.

Le PRÉSIDENT.—Pour faire du capital politique ils saisiront toutes les occasions pour murmurer ?

D^r WILLS.—Il y a un certain élément particulièrement difficile à contrôler. Ce sont les joueurs, et cette classe de gens a besoin d'être surveillée.

Honorable M. BERNIER.—Ne vaudrait-il pas mieux refuser à ces mineurs étrangers le droit de vote même dans les affaires municipales, afin de les induire à devenir sujets britannique ?

D^r WILLS.—Ces Norvégiens et Suédois accepteraient probablement aussi bien la qualité de sujets britanniques que celle de sujets américains. Ils forment une grande partie de notre population et ce sont de très bons citoyens.

Le PRÉSIDENT.—Au delà de la frontière internationale, dans l'Alaska, il y un immense territoire. Est-il probable que ce territoire soit lui aussi exploité ?

D^r WILLS.—Tout probablement comme le Klondike. Les derniers rapports reçus de l'Alaska disent que Minook-Creek est considéré comme aussi riche que Bonanza, ou Eldorado.

Le PRÉSIDENT.—En sorte que si nous construisions un chemin de fer pour atteindre le Yukon, on offrirait des facilités de communication à cette très grande étendue de territoire, et ce serait le moyen de concentrer chez nous le trafic voisin.

D^r WILLS.—Oui, parce que ce chemin de fer ne desservirait pas seulement le district anglais du Yukon ; mais aussi l'Alaska. Une expédition, composée de quarante hommes, et dont fait partie, m'a-t-on dit, un M. Bartnole a quitté Seattle avec un équipement de muets, pour aller chercher une route entièrement américaine et dont le point de départ sera situé près du Mont Saint-Elie.

Le PRÉSIDENT.—A Copper-River ?

D^r WILLS.—Je ne crois pas que ce soit Copper-River ; mais ce sera dans un endroit où il sera possible de se relier à la rivière Yukon, dans le voyage de Circle-City, entre cette dernière localité et la frontière internationale, vu que, à partir de Circle-City, toutes les facilités désirables, en montant, sont offertes à la navigation. En effet, c'est en aval de Circle-City où se trouve la partie du Yukon sur laquelle la navigation rencontre quelques difficultés.

Le PRÉSIDENT.—La seule objection c'est que, je présume, ses havres en gagnant l'ouest ne sont pas aussi accessibles pendant l'hiver que pendant l'été.

D^r WILLS.—Oh, oui, ils sont accessibles. Toute cette côte est tout à fait chaude.

Honorable M. McDONALD (I.P.-E.)—La population entre Dawson et le Port-Yukon, sur la rivière de ce nom, est-elle grande ?

D^r WILLS.—Les endroits habités sont " Circle-City ", le Fort-Cudaby et " Forty-miles. " Il y a très peu de sauvages à Circle-City. La population de cette dernière localité s'est élevée jusqu'à 1,500 âmes ; mais depuis que le Klondike a été découvert, elle a diminué et n'est plus que de 300 âmes environ. A peu près 1,000 de cette population sont venus sur la glace jusqu'au Klondike.

Le PRÉSIDENT.—Êtes-vous d'avis que, si un chemin de fer était construit jusqu'au lac Teslin, concurremment avec la route par la passe Chilcoot, ou la passe blanche (*White Pass*), que l'on se servirait beaucoup, pendant l'hiver, du chemin de fer que je viens de mentionner ?

D^r WILLS.—L'on ne pourrait pas s'en servir, pendant l'hiver, jusqu'au lac Teslin.

Le PRÉSIDENT.—On ne le pourrait pas ?

D^r WILLS.—Vous ne vous en serviriez pas par suite de la distance qui le séparerait de l'océan. Il est tout aussi aisé d'atteindre Dyea que la tête du lac Teslin, et vous allez à Dyea, pendant toute l'année, en steamer océanique, tandis que pour atteindre, en hiver, la tête du lac Teslin, vous avez 150 milles à parcourir ; mais avant de les parcourir vous avez la glace de la Stikine à franchir. Or, il est impossible, en hiver, de faire atterrir les steamers se trouvant sur la Stikine, comme on a pu le voir, cet hiver, par suite de la glace de cette rivière.

L'état de cette rivière subit l'influence de la variation graduelle du climat. Vous venez, disons de l'océan et vous remontez quelque peu la Stikine; mais vous rencontrez bientôt de la glace presque fondue et à l'état d'écume. Puis cette écume s'épaissit de plus en plus en avançant et en rencontrant une température plus froide, jusqu'à ce que votre steamer se trouve pris dans cette glace imparfaitement condensée et comme échoué.

Cette glace fondue devient assez épaisse pour arrêter le steamer; mais elle n'est pas assez épaisse et ferme pour y débarquer, et la conséquence a été, cet hiver, que les passagers du steamer n'ont pu débarquer aucun bagage, aucune partie de leur cargaison, jusqu'à..... pour mieux dire, je ne crois pas qu'aucune partie de leur cargaison ait été encore débarquée, et je ne crois pas non plus qu'un seul de ces passagers ait encore remonté la Stikine.

Honorable M. McCALLUM.—Le chemin de fer dont je viens de parler ne serait donc d'aucune utilité en hiver jusqu'au lac Teslin?

D^r WILLS.—Non. Naturellement, les passagers pourraient atterrir plus bas, ou dans un endroit situé en aval de la Stikine; on pourrait ouvrir un chemin de charrette en faisant un certain détour qui conduirait à la glace solide de la Stikine; mais ce chemin de charrette se trouverait sur le territoire des Etats-Unis. Or, un chemin de charrette sur le territoire des Etats-Unis ne serait pas de la navigation.

Le PRÉSIDENT.—Et, naturellement, ce serait un très rude voyage additionnel?

D^r WILLS.—Oui, et ce serait de la marche additionnelle à s'imposer pour éviter le territoire américain; ce serait ajouter 150 milles de plus qu'il n'est réellement nécessaire de parcourir, et les voyageurs ne seraient pas disposés à s'imposer cette longue marche additionnelle simplement par pur patriotisme.

Le mineur choisira toujours la route la plus courte.

Honorable M. McCALLUM.—Le mineur prendra-t-il la route la plus courte pour se rendre au Yukon?

D^r WILLS.—Oui.

Le PRÉSIDENT.—Croyez-vous que cette contrée (le district du Yukon) ait une importance justifiant la construction d'une voie ferrée pour l'atteindre?

D^r WILLS.—Oui; mais ce chemin de fer devrait avoir pour terminus un bon port navigable sur la rivière Yukon.

Le PRÉSIDENT.—Devrait-il partir de l'est comme ligne directe et d'entier parcours?

D^r WILLS.—Naturellement, la route d'Edmonson serait très bonne pourvu qu'elle eût Selkirk pour terminus. Je crois que Selkirk devrait en être le terminus. Ce terminus serait accessible aux mineurs du Yukon en tout temps de l'année, parce qu'il ne serait situé qu'à 173 milles de Dawson. Or, si la chose devenait nécessaire, l'on pourrait toujours transporter en hiver, de Selkirk à Dawson, une quantité suffisante de provisions pour préserver de la famine, et, serions-nous incapables de faire ce transport, cette distance ne serait pas infranchissable pour ceux qui se trouveraient dans l'obligation de la franchir.

Honorable M. McCALLUM.—Connaissez-vous l'étendue des gisements de houille?

D^r WILLS.—Il y a plusieurs veines en vue. L'une est située sur le bord escarpé de la rivière; puis une autre veine apparaît plus loin, et il y a entre les deux une petite étendue de terre glaise. Je crois que ces deux veines finissent par se confondre. Le charbon apparaît comme des taches à différents endroits, et les indications de la présence de la houille s'étendent sur une étendue d'un quart de mille. Chacune des deux veines a quatre pieds d'épaisseur. M. Ogilvie a estimé qu'il y avait là en vue environ 300,000 tonnes de charbon.

Honorable M. McCALLUM.—Et vous seriez obligé de construire un tramway pour communiquer de la mine à la rivière?

D^r WILLS.—Cette mine de charbon est à huit milles en montant la crique au Charbon (*Coal-Creek*). Puis la même veine traverse la contrée et elle est interrompue par la crique de Douze Milles (*Twelve Miles Creek*), où l'on a aussi trouvé du charbon. On retrouve la même veine dans une petite crique en aval de la crique au Charbon (*Coal-Creek*), et un peu plus près de la rivière Yukon.

Route pour le Yukon.

Cette veine sera exploitée un jour, par suite de la rareté du bois. Les steamers trouvent déjà qu'il leur est difficile d'obtenir leur approvisionnement de bois, et quand il y aura un grand nombre de steamers, tout le bois à portée sera bientôt épuisé.

Honorable M. McCALLUM.—Ce qui rendra la position du mineur encore plus difficile ?

D^r WILLS.—Oui.

Honorable M. McCALLUM.—Quelle est la profondeur de la rivière au Charbon (*Coal River*) ?

D^r WILLS.—Ce n'est qu'un petit ruisseau. Le printemps, c'est un véritable torrent où il passe beaucoup d'eau ; mais il se compose d'une série de rapides.

Le PRÉSIDENT.—D^r Wills, je dois, au nom du comité, vous remercier beaucoup des renseignements intéressants que vous nous avez procurés.

D^r WILLS.—Je suis heureux de jeter autant de lumière que possible sur cette région si peu connue.

Le comité lève sa séance.

OTTAWA, 16 mai 1898.

Le comité s'est assemblé aujourd'hui.

Président, l'honorable M. BOULTON.

Le colonel LAKE, quartier-maître général, comparait devant le comité et est interrogé comme suit :—

Par le Président :—

Q. Le présent comité est chargé de s'enquérir des routes qui peuvent conduire au district du Yukon, région nouvellement ouverte et qui fait une si grande fureur. Vous êtes le quartier-maître général, n'est-ce pas ?—R. Je le suis.

Q. J'ai cru que vous pourriez, probablement, vu que vous avez été chargé d'expédier un détachement militaire dans la région du Yukon, nous procurer quelques renseignements sur la route que suit ce détachement ?—R. Ce détachement passe par Vancouver, puis par la rivière Stikine (après un transbordement à Wrangel) jusqu'à Glenora, ou jusqu'à Telegraph-Creek, si le commandant le juge à propos lorsqu'il sera à Glenora. De là, le détachement continuera sa marche jusqu'au lac Teslin, c'est-à-dire, le long du chemin de fer projeté. Rendu au lac Teslin, il construira des bateaux pour se transporter, lui-même, avec ses approvisionnements d'une extrémité à l'autre de ce cours d'eau. Il descendra ensuite la rivière Hootalinqua et la rivière Lewes jusqu'au Fort-Selkirk. Les ordres donnés sont que, si le détachement est rencontré à ce dernier endroit par le major Walsh, ou une personne envoyée par lui, de se conformer aux instructions que le major Walsh, ou la personne autorisée par lui, donnera au sujet du lieu où le détachement devra stationner permanentement. Mais à défaut d'instructions de cette nature, la station permanente sera fixée au Fort-Selkirk.

Le détachement construira des casernes ou logements au Fort-Selkirk pour l'hiver, en tenant compte du fait que cette place deviendra très probablement le chef-lieu de l'administration de toute la région du Yukon. On en fera un poste plus ou moins fortifié. Des édifices publics y seront élevés. Puis on y ouvrira des bureaux de banque, etc.

Q. Et le détachement exécutera-t-il lui-même ces travaux ?—R. Oui. De Vancouver à Glenora, le détachement est transporté par un steamer de la Compagnie canadienne de navigation du Pacifique, et de là la Compagnie de la Baie-d'Hudson et les hommes du détachement, eux-mêmes, traverseront les bagages jusqu'au lac Teslin.

Q. Le détachement parcourra-t-il toute cette distance à pied ?—R. Oui. Tout dépend, bien entendu, des circonstances. Comme vous le savez, tous les renseignements que nous possédons sur les diverses routes du Yukon, sont, dans la plupart des cas, basés sur le récit d'un seul homme, et non sur un certain nombre de rapports qui nous donneraient une idée moyenne de ce que vous avez besoin de savoir. Nous sommes donc obligés de nous contenter de ce qu'un seul a pu voir dans son voyage pour atteindre le Yukon. Notre détachement doit donc être prêt à faire face à un grand nombre d'éventualités ; mais ce que je viens de dire exprime généralement ce que le détachement aura à faire. Notre détachement aidera la Compagnie de la Baie-d'Hudson à faire le transport des approvisionnements.

Q. Vous voulez dire que les hommes de ce détachement marcheront avec chacun cinquante livres, environ, sur son dos ?—R. Non, environ soixante-dix livres chacun.

R. Combien de jours leur faudra-t-il, d'après vos calculs, pour arriver à destination ?—R. Les instructions données à l'officier commandant lui donnent une grande latitude. J'ajouterai que le poids de soixante-dix livres que je viens de mentionner

Route pour le Yukon.

comprend l'habillement. Ce n'est donc pas le poids net de soixante-dix livres dont il s'agit ; mais le poids brut. Mais si l'officier commandant croit que la marche serait plus rapide et pourrait plus aisément se faire avec un chargement moindre sur le dos, il diminuera le nombre de livres que je viens de mentionner, de même qu'il pourra employer moins d'hommes à ses préparatifs pour le transport sur le lac.

Q. La Compagnie de la Baie-d'Hudson emploie-t-elle des charrettes, ou toute autre véhicule de cette nature ?—R. Non. Je crois qu'il n'y a actuellement aucun sentier adapté à une charrette. On est en voie, cependant, d'en ouvrir un, et les premiers trente, ou trente-cinq, ou quarante milles de ce sentier peuvent être prêts à donner passage à notre détachement.

Q. C'est donc simplement un sentier pour le transport de charges sur le dos que l'on est en voie d'ouvrir ?—R. Oui.

Q. Savez-vous si la scierie que l'on devait construire est en marche ou non ?—R. Sur le lac Teslin ?

Q. Oui ?—R. J'ai entendu dire qu'elle était en marche ; mais d'après d'autres rapports, elle ne le serait pas encore. Il est difficile de dire, toutefois, lequel de ces rapports est bien fondé.

Q. Ainsi, les hommes de votre détachement, dans leurs travaux sur le lac Teslin, ont pu se trouver dans l'obligation de se servir d'un passant, ou d'une scie de bûcheron sans monture ?—R. Je ne doute aucunement qu'il y ait une scierie sur le lac ; mais quant à l'état dans lequel elle se trouve personne ne peut le dire maintenant. Le mécanisme y a été expédié et l'on peut l'avoir reçu.

Q. Vous ne savez pas si l'on a reçu le mécanisme de cette scierie ?—R. Non ; mais nous avons tous les outils requis et nos hommes pourront, au besoin, scier eux-mêmes le bois de charpente avec un passant, etc.

Q. Et combien de bateaux faudra-t-il, suivant-vous, au détachement ?—R. Le nombre dépendra de la dimension du bois de construction que nos hommes auront à leur disposition. Il est assez facile de calculer le déplacement d'eau dont on a besoin pour un certain poids, ou un certain chargement. Or, nos hommes se guideront d'après les circonstances. Ils jugeront peut-être aussi à propos d'abattre et de scier beaucoup de bois pour faire des radeaux sur lesquels ils pourront transporter une bonne partie de leurs effets.

Q. Possédez-vous quelques renseignements exacts sur la nature de la navigation que l'on peut faire à partir de la portion méridionale du lac Teslin jusqu'à l'Hootalinqua ?—R. Nous avons reçu les rapports de l'ingénieur du gouvernement, M. St.-Cyr, qui agissait sous M. Jennings. Vous avez vu, sans doute, vous-même, ces rapports dans les livres bleus. J'ai eu aussi une longue conversation avec M. Jennings lui-même, et pris des notes sur cette conversation. Quant à M. St.-Cyr, il a accompagné notre détachement, et nous avons par suite le bénéfice de son expérience. Nous avons aussi avec nous un ingénieur civil qui a acquis récemment dans la Colombie-Anglaise beaucoup d'expérience en matière de construction de chemin de fer. C'est un M. Corry, et il est aujourd'hui avec notre détachement dont il sera l'un des principaux guides. Nous avons aussi des artisans, dont deux ou trois hommes d'ici, qui sont habitués à nos travaux de chantier et à la construction de bateaux. Nous avons aussi un nombre considérable d'hommes qui étaient ou artisans de profession avant de s'enrôler dans notre détachement, ou sont expérimentés et aptes aux travaux de la nature de ceux dont il s'agit.

Q. Vous êtes sans doute munis de tentes ?—R. Nous en sommes munis ; mais nous ne nous en servirons guère avant d'atteindre Selkirk. Nous avons un certain nombre de draps ou pièces de grosse toile à voile dont nous nous servirons pour la marche sur la terre ferme jusqu'à Glenora, et cette toile servira ensuite d'abri contre la pluie.

Q. De tentes-abris ?—R. Oui et au lieu de déplier et dresser de nouveau, chaque jour, ces tentes-abris, nous nous proposons d'employer beaucoup ces couvertures de grosse toile simplement comme abris.

L'organisation de cette expédition fut décidée de bonne heure, en mars, et les premières instructions portent qu'il fallait se tenir prêt à partir à très bref délai. Cette décision fut prise sur les premiers renseignements reçus au sujet de l'état dans

lequel se trouvait le sentier et la possibilité qu'il y avait de s'en servir; mais des rapports subséquents firent bientôt comprendre qu'il était guère possible de passer par ce sentier, si l'on n'était pas sûr de trouver sur son parcours du fourrage pour les bêtes de charge, ou du moins d'en trouver sur une partie du voyage.

Q. Votre détachement militaire, je suppose, est en même temps chargé d'un travail de pionnage. C'est-à-dire qu'il doit autant prêter son concours à l'ouverture de la région qu'au maintien de l'ordre?—R. Oui, dans une grande mesure. Son premier devoir, naturellement, est de donner son appui à la police pour le maintien de l'ordre. Ce détachement aura ses propres quartiers. En réalité il ne prendra aucune part à l'administration de la région, à moins qu'il ne soit appelé à le faire comme force de réserve; mais l'on s'en servira beaucoup, sans doute, pour le travail de pionnage, c'est-à-dire, pour l'ouverture de la région.

Q. Pour combien de temps les hommes ont-ils été enrôlés?—R. Ils sont tous engagés pour au moins deux ans à partir de la présente date. Vous savez que la durée du service dans la milice est de trois ans; mais chacun des miliciens du détachement, qui avait moins de deux ans à servir sur son premier engagement, a été réengagé, avant de partir pour le Nord-Ouest, pour un nouveau terme de trois ans, y compris le service déjà fait. En sorte qu'aucun membre du détachement n'a moins de deux ans encore à servir.

Q. A l'expiration de deux années, ces hommes pourront donc obtenir leur congé, ou se réengager de nouveau s'ils le désirent.—R. Oui.

Q. Connaissez-vous l'effectif de la police à cheval qui est maintenant dans le district du Yukon?—Je crois que l'effectif est d'environ 200 hommes.

Q. Quels approvisionnements avez-vous envoyés avec le détachement qui est maintenant en route par le lac Teslin?—R. Ce détachement emporte avec lui des aliments pour six mois et il est aussi pourvu d'un approvisionnement raisonnable de vêtements, y compris les costumes d'hiver. On ne peut garantir absolument que les approvisionnements arriveront à destination par l'autre route, bien que nous ayons pris toutes les précautions possibles. C'est pour cette raison que notre détachement par le lac Teslin est pourvu pour six mois de provisions de bouche sous forme de conserves, etc., ainsi que de vêtements pour l'hiver. Dans le même temps, comme nous venons de le dire, une certaine quantité d'approvisionnements est transportée par la route maritime jusqu'au point le plus sûr sur le Yukon.

Q. Croyez-vous que la Compagnie de la Baie-d'Hudson vous procurera assez de mulets pour un voyage, ou serez-vous obligés de faire plusieurs voyages?—R. Oui, plusieurs voyages. Je ne m'attends pas à ce que le dernier homme du détachement quitte le lac Teslin avant trois mois, comprenant les mois de juin, juillet et août. Je veux dire tout le détachement; mais naturellement, les artisans, les constructeurs de bateaux et de casernes se mettront en route les premiers. Nous ferons tous nos efforts pour faire arriver les premiers nos constructeurs de bateaux jusqu'au lac Teslin, avec tous les approvisionnements dont ils auront besoin. Puis, quand nos bateaux seront construits, nous nous efforcerons de faire avancer par la rivière Teslin notre équipe de pionniers jusqu'au Fort-Selkirk, où cette équipe commencera de suite à construire des casernes.

Notre détachement est pourvu actuellement d'une centaine de tonnes d'approvisionnements; mais il consomme à peu près une demi-tonne par jour. Vous pouvez donc voir que ces approvisionnements diminueront rapidement, et que le détachement n'aura pas plus de 70 ou 80 tonnes d'approvisionnements en quittant le lac Teslin.

Q. Et ce voyage est une entreprise passablement rude pour lui?—R. Je le crois; mais nos hommes sont, à mon avis, préparés pour ce voyage.

Q. Même s'il leur fallait trois mois pour le faire?—R. Oui.

Q. Et puis, quant aux autres approvisionnements, qu'est-ce que vous avez envoyé par l'autre route?—R. Il y a une réserve de provisions alimentaires qui est expédiée en passant par l'océan et la rivière Yukon. Cette réserve est d'une couple de cents tonnes, et il y a bien une cinquantaine de tonnes additionnelles d'autres approvisionnements comprenant des vêtements, des munitions et divers matériaux de construction et autres choses pour la même destination. Nous aurons, là, réel-

Route pour le Yukon.

lement, plus d'approvisionnement que nous n'en aurons besoin; mais le département de l'intérieur a été informé qu'une nombreuse population, rendue là, aurait besoin d'approvisionnements pendant l'hiver. Dans cette prévision, on n'a pas eu tort, suivant moi, de remplir de provisions de bouche tout l'espace qu'on a pu nous donner sur les steamers loués par nous.

Q. Et ces approvisionnements sont expédiés par Saint-Michel?—R. Ces approvisionnements seront livrés soit à Seattle, après-demain, ou soit à Vancouver d'ici à une semaine, environ, et peut-être avant. Mais je ne sais pas exactement comment les arrangements ont été pris relativement à ces deux ports.

La chose dépend des fournisseurs ou des arrangements conclus avec ces derniers, ainsi qu'avec les compagnies de chemins de fer et la Compagnie de transport maritime. Les approvisionnements seront reçus dans les deux ports que je viens de mentionner, et, en vertu des arrangements, seront expédiés par l'océan et le Yukon sur les premiers steamers qui remonteront cette rivière. Puis ils devront être livrés au Fort-Selkirk pas plus tard qu'à la fin d'août.

Q. Et avec quelle compagnie de navigation avez-vous pris ces arrangements?—R. Avec la Compagnie de transport maritime de Boston et de l'Alaska.

Q. Une partie des approvisionnements n'a-t-elle pas été transportée à Seattle par le Grand-Tronc?—R. Une partie par cette route et une plus grande partie par le chemin de fer Canadien du Pacifique.

Je ne sais pas si la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique livrera tout ce qu'elle transporte à Vancouver, ou si elle en laissera une partie à Seattle.

Les approvisionnements seront embarqués sur deux steamers: le "Brixham" et le "Lanocada."

Q. Où ces approvisionnements ont-ils été achetés?—R. Ils ont été achetés de MM. Bates et Fils d'Ottawa, et de la Compagnie de la Baie-d'Hudson.

Q. Y-a-t-il une compagnie canadienne de navigation qui tient la même ligne océanique jusqu'à Saint-Michel?—R. Je crois qu'il y en a une.

Q. Mais il n'y en a pas dont les steamers remontent le Yukon?—R. Pas que je sache.

Q. Le prix payé à la compagnie de navigation avec laquelle vous avez pris des arrangements est le plus bas?—R. Oui; mais je ne puis répondre officiellement à cette question, n'ayant eu rien à faire avec les soumissions.

C'est la division civile du département qui passe tous les contrats de cette nature. La seule part que j'y ai prise a été, lorsque des compagnies de transport maritime ont soumissionné pour le transport des approvisionnements en question, de m'assurer de ce qu'elles proposaient de faire; jusqu'à quel point elles connaissaient la nature de l'entreprise pour laquelle elles soumissionnaient; jusqu'à quel point elles pourraient surmonter les difficultés de navigation qui, à notre connaissance, existent sur la rivière Yukon, et jusqu'à quel point elles étaient en état de remplir les engagements qu'elles voulaient prendre, et mon rapport sur ces détails a servi beaucoup comme guide au ministre de l'intérieur.

Q. Et quel a été le prix fixé pour le transport par tonne à partir de Seattle ou de Vancouver?—R. Le même prix, à partir de ces deux ports, c'est-à-dire \$300 par tonne.

Q. \$300 de Vancouver ou de Seattle?—R. Oui, et jusqu'au Fort-Selkirk.

Q. Est-ce à aussi bon marché, croyez-vous, que si l'envoi avait été fait par Skagway et les passes de cette localité?—R. Je le crois—et même bien à meilleur marché, si je puis en juger par les rapports des journaux.

Comme question de fait, je ne crois pas que personne n'eût voulu entreprendre ce transport par les passes que vous venez de nommer.

Q. On ne voudrait pas entreprendre le transport d'une si grande quantité d'approvisionnements?—R. Non, et nous nous sommes guidés beaucoup d'après l'expérience acquise par la police à cheval du Nord-Ouest. Ce corps de police est le seul qui ait effectué méthodiquement des transports de cette nature dans cette région, et nous avons pris autant que possible les moyens de transport qui ont paru les meilleurs à ce corps de police.

Le PRÉSIDENT.—Le détachement qui vient de partir a pour but de renforcer le corps de police à cheval et d'ouvrir la région du Yukon ?

COLONEL LAKE.—Oui.

Q. En hiver, naturellement, la seule voie de communication immédiate, ou la plus courte, sera, comme auparavant, celle de Skagway ?—R. Ce n'est pas tout à fait cela. Supposé qu'un chemin de charette soit ouvert à partir de Glenora jusqu'au lac Teslin, il n'est pas du tout impossible, suivant moi, que la route beaucoup plus longue par la rivière Teslin soit considérée comme la meilleure. C'est une question sur laquelle les opinions sont libres et varient. J'ai entendu exprimer un grand nombre d'opinions diverses sur ce point.

Q. Les lettres que nous avons lues dans les journaux, particulièrement celles de M. Way et d'autres qui sont allés là, nous disent qu'il est entièrement impossible, en hiver, à tout cheval ou chien, ou toute autre bête de charge, de transporter plus de provisions que la quantité dont ces bêtes ont besoin pendant leur voyage ?—R. Cela est vrai si l'on suppose qu'aucun dépôt de provisions ne sera établi le long de la route ; mais je crois savoir que la Compagnie de la Baie-d'Hudson doit établir un dépôt au lac Teslin. Or, rendu au lac Teslin, on n'est plus éloigné que de 300 milles du Fort-Selkirk ; mais il n'y a rien qui empêche d'établir un autre poste d'approvisionnements sur la rivière McClintock.

Je suis d'avis—sans pouvoir, toutefois, parler d'après mon expérience personnelle—qu'il serait très possible et très désirable d'établir certains postes de cette nature.

Q. Vous ne vous êtes jamais enquis, je suppose, des routes qui pourraient être ouvertes sur le côté oriental des montagnes ?—R. Les études que nous avons faites nous ont démontré que personne ne connaît parfaitement quelle route devrait être choisie de ce côté. J'ai fait de grands efforts pour me renseigner sur ce point. Je crois qu'un détachement de la police à cheval est actuellement en voie de faire le voyage en passant par une route située sur le côté est des montagnes, et de faire quelques explorations pour trouver la meilleure route à suivre.

Q. Comme question de fait, vous êtes en état de transporter des approvisionnements jusqu'au Fort-Liard, au nord-ouest d'Edmonton ?—R. Oui, je le crois.

Q. Or, ce point est situé, je crois, à 300 milles en deça du Fort-Selkirk ? Je ne suis pas, toutefois, entièrement sûr quant à l'exactitude de ce chiffre ?—R. Ce chiffre est à peu près exact.

Q. Je crois que des approvisionnements pourraient être expédiés en partant d'Edmonton et en montant jusqu'à la rivière Mackenzie, et puis l'on pourrait se servir de la route dont la Compagnie de la Baie-d'Hudson s'est servie pendant un très grand nombre d'années. Or, en suivant cette route, (la rivière Liard) l'on pourrait, dans les circonstances actuelles, en passant par le Fort-Liard, transporter des approvisionnements à bien meilleur marché, ou beaucoup plus économiquement, que par le lac Teslin. Toutefois, cette question ne vous a pas été soumise en votre qualité officielle ?—R. Je n'ai pu constater que l'on connaît vraiment la nature des routes qui passent par le Fort-Liard, ou par Dunvegan. Nous avons des rapports, de date passablement récente, et passablement précis sur les autres routes ; mais nous n'avons aucun rapport officiel sur cette route de 300 milles que vous venez de mentionner, et nous avons cru qu'il n'était pas sûr de nous engager dans une route entièrement inconnue. Quant à l'autre région (sur le côté occidental des montagnes), nous avons obtenu sur cette région des renseignements de spécialistes qui l'ont explorée récemment. Nous avons, par exemple, le rapport de M. Jennings—rapport tout récent, fait précisément dans le but de s'assurer de la possibilité d'une voie de communication.

Q. Il me semble qu'il serait très désirable d'établir un dépôt d'approvisionnements au Fort-Liard pour le soutien de la force armée que vous avez envoyée dans le district du Yukon, et qui se trouve séparée de la côte par des passes très difficiles ?—R. C'est vrai.

Q. Avez-vous jamais examiné la question de savoir s'il ne serait pas à propos de placer un petit détachement de troupes sur la rivière de la Paix ?—R. Je l'ai examinée quelque peu ; mais je suis d'avis que, lorsque nous aurons une connaissance

Route pour le Yukon.

plus parfaite de cette partie du pays (à l'est des Rocheuses) et des routes qui peuvent y être ouvertes, il sera alors à propos d'examiner la question d'ouvrir cette région; mais vu le peu de connaissance que nous avons maintenant sur cette région, il est guère à propos de s'occuper de cette question. Je reconnais, toutefois, l'à-propos d'obtenir autant de renseignements que possible sur ces routes de tous ceux qui pourront nous en procurer.

Q. Vous dépendrez donc entièrement de la route du lac Teslin pour pouvoir communiquer avec le district du Yukon?—R. Oui.

Q. Et aussi pour le transport de vos approvisionnements?—R. Oui, pourvu, naturellement, que ces approvisionnements arrivent à destination. Dans ce cas nos hommes seront approvisionnés pour deux ans.

Honorable M. POWER.—Connaissez-vous la route qui a été suivie par la police à cheval; je veux dire le détachement qui est parti d'Edmonton?—R. Non.

Honorable M. WOOD.—Vous ne savez donc pas où se trouve actuellement ce détachement?—R. Non; mais je sais que l'une des routes, à partir de la rivière de la Paix, d'après la carte (et sans tenir compte des montagnes) se dirige presque en droite ligne vers un point de jonction avec la route du lac Teslin; mais du moment qu'il y a toute la chaîne des Montagnes Rocheuses à traverser, personne ne peut dire actuellement jusqu'à quel point cette route est praticable.

Honorable M. POWER.—Savez-vous si un parti d'explorateurs, ou un simple explorateur, a fait le trajet à partir du cours supérieur de la rivière de la Paix, ou de la région de l'Omenica, ou de l'endroit où la rivière de la Paix traverse les Rocheuses jusqu'à Dawson-City, ou jusqu'à tout autre endroit situé dans le voisinage de Dawson-City?—R. Oui, je sais—après l'avoir lu seulement—qu'un parti d'explorateurs a fait ce trajet. C'est l'un des premiers partis d'explorateurs qui avaient découvert de l'or sur ce district vers 1870, le crois.

Le PRÉSIDENT.—Avez-vous fait quelque arrangement relatif au service postal?—R. Je m'en suis occupé. Je crois que le corps de police est maintenant saisi de cette question et qu'il se propose de voir à ce que ce service soit organisé.

Q. Le détachement que vous venez d'envoyer établira-t-il des stations entre le lac Teslin et Telegraph-Creek?—R. Oui. Je crois qu'il établira probablement des postes pour son propre usage et faciliter ses marches à travers la région, ainsi que le transport de provisions qu'il aura à faire.

Un corps de 200 hommes peut transporter beaucoup d'approvisionnements si un pareil service est organisé méthodiquement, et s'il s'applique en même temps à l'ouverture de nouveaux chemins.

Q. Ce détachement contribuera beaucoup à l'ouverture de la contrée. Je voudrais seulement de plus qu'il fut secondé à l'intérieur par un autre détachement de cinquante hommes, qui opérerait de son côté sur la rivière de la Paix?—R. Ce serait, sans doute, une excellente chose que d'ouvrir graduellement ainsi cette région.

Le comité lève ensuite sa séance.

M. FRANK OLIVER, M. P., est interrogé de nouveau par le président du comité comme suit:

Q. Connaissez-vous quelque chose au sujet d'un détachement de police à cheval qui est parti pour le district du Yukon?—R. Oui.

Q. Quelle route a-t-il suivie?—R. Il a suivi la route d'Edmonton en passant par l'embouchure de la rivière Macleod, le lac à l'Esturgeon, la Grande-Prairie, la rivière n Fantôme (*Spirit River*), le Fort Saint-Jean, sur la rivière de la Paix.

A partir du Fort-Saint-Jean ce corps de police s'est dirigé vers le nord-ouest en remontant la rivière Mi-chemin (*Halfway River*) qui est une branche de la rivière de la Paix, et il a traversé les Montagnes Rocheuses à la source de la rivière Mi-

chemin; puis il s'est dirigé vers le sud-ouest jusqu'au Fort-Graham, sur la rivière Findlay, où il a passé l'hiver. J'avais recommandé au département de faire partir ce corps de police du Fort-Saint-Jean et de le diriger vers le nord-ouest jusqu'à la rivière Nelson; puis de lui faire suivre cette rivière jusqu'à la rivière Liard; de lui faire suivre ensuite cette dernière jusqu'au lac Frances; puis de lui faire traverser la zone de partage jusqu'à la rivière Pelly. C'est le trajet que les différents partis d'explorateurs du gouvernement ont fait, et aussi la route suivie par la Compagnie de la Baie d'Hudson en faisant son commerce avec le Fort-Selkirk. C'est donc une route reconnue comme praticable.

Je ne sais donc pas pourquoi le détachement de police à cheval a traversé les montagnes à la source de la rivière Mi-chemin. Il a dû se conformer à des instructions d'Ottawa et essayer de faire l'exploration d'une route directe à partir de Saint-Jean jusqu'à Telegraph-Creek.

La principale cause qui a fait échouer cette tentative, c'est d'avoir suivi cette route. En effet, cette route est impraticable en hiver par suite du fait qu'il tombe plus de neige à l'ouest des Rocheuses qu'à l'est, et que la région occidentale des Rocheuses est beaucoup plus fortement boisée que la région orientale de ces montagnes. Si, au contraire, le détachement eût suivi la route tracée à l'est des montagnes jusqu'à la Liard, cette route eût été entièrement praticable comme la chose a été prouvée par le voyage qu'a fait un parti d'hommes conduit par un nommé Jack Graham. Ce parti quitta, l'été dernier, le Fort-Saint-Jean pour gagner la Liard en passant par la Nelson, et, après avoir atteint la Liard, il retourna à Saint-Jean dans le mois de juin. Il s'est servi de chevaux de bât pour l'aller et retour, et il a ramené ses chevaux en parfait état, moins un qu'il a perdu. Graham voyageait de la Liard au Fort-Saint-Jean dans le même temps que le parti d'hommes, dirigé par Moody, voyageait de Saint-Jean au Fort-Graham, ce qui prouve que si la route du Fort-Graham est impraticable, celle par la rivière Nelson et la Liard ne l'est pas.

Les hommes de Moody échouèrent dans leur tentative seulement quand ils quittèrent le sentier de bêtes de charge projeté, au delà de la rivière de la Paix, et en traversant à l'ouest des montagnes comme s'ils avaient voulu atteindre Telegraph-Creek au lieu de se tenir sur le côté est des montagnes pour atteindre la rivière Pelly en passant par la Liard.

Eussent-ils suivi la route en premier lieu proposée, savoir: celle du côté oriental des montagnes, il n'y a aucune raison de croire qu'ils n'auraient pu faire le voyage qu'ils avaient entrepris.

Q. Avez-vous vu le journal que le parti de M. Moody a publié sur son voyage?
—R. Oui, son journal sur son voyage jusqu'au Fort-Saint-Jean.

Q. Non; je veux dire son journal sur son voyage jusqu'au Fort-Graham.—R. Non, je ne l'ai pas lu. M. Moody a publié un journal sur son voyage d'Edmonton au Fort-Saint-Jean. Ce journal est inséré dans le rapport du corps de police; mais il n'y a rien dans ce journal sur le voyage de Saint-Jean au Fort-Graham.

SUPPLÉMENT AU TÉMOIGNAGE DE M. MARCUS SMITH,

538 RUE BANK, OTTAWA, 6 mai 1898.

COL BOULTON,

Président du comité *re* tracé d'Edmonton au Yukon,

Pour une voie ferrée ou un chemin de charrette.

MONSIEUR,—La dernière question qui m'a été posée par votre comité est celle-ci: "Quelle est la distance à partir du point le plus rapproché sur la ligne de chemin de fer projetée, en passant par la passe de la rivière au Pin, jusqu'au Fort-Saint-Jean, sur la rivière de la Paix?"—R. Moins de cinquante milles (probablement quarante

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 examinée 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 tronç 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,