

in a V-shaped course. The recent explorations of Mr. Bell showed that the Belt was broken by a great gap of unascertained width in which the Nipigon country was situated. Thus instead of the barrier Laurentian region supposed to exist, forming an insuperable barrier to civilization, there was a moderately level country, fertile, suitable for settlement and affording great facilities for railway construction. After describing the geological character of different districts he said it was through the Silurian country north of Lake Superior. Mr. Bell considered there was an easy route for a railway by Black Sturgeon River to Lake Nipigon, thence by Gull River to Lonely Lake, by English and Winnipeg Rivers to the prairie country of Red River. It had been generally supposed, from a want of the proper information, that the country north of Lake Superior was of a broken and barren character, and unfit for settlement, and as a means of communication with the West Prairie country. Such an idea would tend to the impression that the only safe and natural inlet to the North-West was through the Minnesota country. But recent explorations prove this formidable range of mountains to have no great breadth, and that to the north there lies a vast level country of clayey formation, extending in the direction of Hudson's Bay. The importance of such discoveries, both as regarded the probable capabilities of the country for agricultural purposes, and the facilities for making a suitable route of communication, could not be over-estimated. It was well known that in the region of the Laurentian the surface was rough, rugged, covered with numerous irregular shaped grades, separated by ranges of barren rock wholly unfit for settlement, and presenting the most formidable difficulties to the economical construction of any communication with the inner country. But in the Silurian country, the elevations and depressions were fewer, the lakes larger, and the leading characteristics such as would warrant the supposition that a good route could be made through it at a moderate outlay, and the adjacent country be at once ready for settlement. The line under construction by Mr. Dawson, might be rendered available, as a temporary way to the North-West, but recent accounts would go to show that the *permanent* route would be found to the North of the Thunder Bay region, where, in all probability, the lesser summit would be met with. It was of vast importance that a route should be continuous, so that frequent trans-shipment should, as far as possible, be avoided. It would be well, if any improvement projected were made, to form a link in the railway system which must sooner or later extend through British Territory from the Atlantic to the Pacific. It appeared to him that a mixed canal and road system

explorations du professeur Bell que la ceinture est interrompue par une grande coupure de largeur encore inconnue dans laquelle se situe la région de Nipigon. Ainsi, au lieu de cette prétendue barrière laurentienne empêchant toute tentative de civilisation, se trouve un plateau modéré, fertile, propice au peuplement et se prêtant très bien à la construction d'une voie ferrée. Après avoir décrit les caractères géologiques des différents districts, le professeur Bell est d'avis de faire passer un chemin de fer par le Silurien, au Nord du lac Supérieur en longeant la rivière Black Sturgeon jusqu'au lac Nipigon, puis la rivière Gull au lac Lonely, et les rivières des Anglais et Winnipeg jusqu'à la région de la Rivière Rouge. On a généralement cru, faute de renseignements exacts, que le territoire au Nord du lac Supérieur était accidenté et aride, impropre au peuplement et aux communications avec la Prairie de l'Ouest. Cette notion donnait à penser que le seul accès naturel et sans danger au Nord-Ouest était par le Minnesota. Mais il ressort des explorations récentes que cette imposante chaîne montagneuse n'est pas très large et qu'au Nord un plateau argileux s'étend vers la Baie d'Hudson. On ne peut surestimer l'importance de ces découvertes, car la région se prête tout aussi bien aux travaux agricoles qu'à l'établissement d'une voie de communication. Il est bien connu que dans la région laurentienne la surface est rude, accidentée, couverte de nombreux gradins aux formes irrégulières, séparés par des rangées de roches arides et totalement impropre au peuplement lesquelles rendent extrêmement difficile la construction économique d'un système de communication avec l'intérieur du pays. Mais dans le Silurien, les dénivellations sont moins nombreuses, les lacs plus grands, et les principaux caractères semblent confirmer qu'il est possible de construire une bonne voie ferrée à des frais raisonnables et de rendre le pays adjacent apte au peuplement. La ligne que construit en ce moment M. Dawson pourrait être temporairement empruntée pour se rendre dans le Nord-Ouest, mais les derniers renseignements indiquent qu'il faut chercher l'emplacement de la voie permanente au Nord de la région de Thunder Bay où, selon toute vraisemblance, les sommets sont moins élevés. Il est très important que la voie soit continue de façon à éviter, dans la mesure du possible, de fréquents transbordements. Il conviendrait donc, si l'on donne suite aux améliorations projetées, de raccorder les lignes ferroviaires qui, un jour ou l'autre, s'étendront sur le territoire britannique de l'Atlantique au Pacifique. Il me semble qu'un système de transport mixte (canaux et routes) ne répondra pas aux besoins du pays; mais si on décide d'en adopter un, je pense que l'emplacement proposé ne convient pas, d'abord parce que mauvais et présentant le