

“ une maîtrise absolue des détails de chemins de fer, qui le rend
“ éminemment propre à la plus grande sphère de travail qu'il a été
“ appelé à occuper ”

L'énergie indomptable du nouveau gérant s'infusa bientôt dans chaque département du service de la compagnie. Il se mit bientôt au fait des plans et des ressources de la compagnie et donna la meilleure preuve de sa haute valeur par le choix qu'il sut faire de ses lieutenants. Il semblait avoir la perception intuitive des qualifications d'un homme, et, comme les grands commandants, il pouvait placer chacun dans la position qu'il devait le mieux remplir. Ensuite il tourna son attention sur le pays qui allait devenir le champ de ses travaux.

A cette époque, le gouvernement avait donné des contrats pour la construction de la ligne principale du chemin de fer, depuis la baie du Tonnerre jusqu'à un point situé à cent milles à l'est de Winnipeg, le long de la route qui s'étendait, en passant par Battleford, vers la passe de la Tête-Jaune. La question de la route à suivre avait, je dois le dire, causé beaucoup de tracas et de dépenses pour les explorations et les arpentages. Dans un discours qu'il prononça sur ce sujet à la chambre des communes, le 31 mars, 1876, M. Mackenzie donna une description lumineuse des différentes voies par lesquelles on se proposait d'atteindre le Pacifique à travers les montagnes Rocheuses et celles des Cascades. Les explorations faites jusqu'à cette époque tendaient à confirmer l'opinion qu'il n'y avait pas de passe praticable pour un chemin de fer au sud de la Tête-Jaune. Plus au nord, à l'endroit où les montagnes Rocheuses plongent dans le grand plateau de la région de la rivière à la Paix, on pouvait peut-être trouver la voie la plus courte et peut-être la meilleure ; mais c'était trop au nord. À l'ouest de la passe à la Tête-Jaune, il y avait, cependant, plusieurs routes différentes, dont chacune offrait ses avantages. Avec le temps, lorsque le pays sera plus peuplé, je n'ai nul doute qu'on utilisera ces routes pour des fins de chemins de fer, afin d'écouler le vaste commerce qui surgira des futures grandes villes, les produits nombreux d'immenses et nouveaux espaces ouverts à l'agriculture, ainsi que les ressources minérales incalculables du Nord-Ouest canadien. Le transport de ces nouvelles ressources nécessitera beaucoup de voies ferrées pour les écouler du côté du Pacifique. Quand ce temps sera venu, la grande cité du nord s'élèvera probable-