

terre qui peut remplir parfaitement la position de chef de la compagnie des "Aventuriers Gentilhommes Anglais faisant commerce dans la Baie d'Hudson". Aucun doute qu'ils n'avaient pas dans cette solitude pour le plaisir de la chose ou pour annoncer le Nord-ouest comme place de santé. Ils étaient là pour les fourrures et ils les ont eues, ils ont combattu; mais quand nous considérons le pouvoir qu'ils avaient, le droit de faire des lois et de les mettre en force, de faire la guerre et d'en récolter les profits, il est encore étonnant que le gouvernement et ses gentilhommes aventuriers aient administré les affaires de cette solitude avec autant de sagesse, voire même de douceur. Ils ont gardé pour eux les secrets de cette solitude, c'est vrai, mais en même temps ils gardaient une grande partie de ce désert en train de devenir la plus belle partie de la Puissance du Canada. Ce fut la Compagnie de la Baie d'Hudson plus que toute autre force qui vint à bout de mater les Américains, quand ils crièrent : "Fifty-four fifty or fight". Elle a peut-être retardé d'un demi-siècle la colonisation de l'Ouest Canadien et la construction de cette nouvelle voie nationale. Impossibilité de nier que le Prince Rupert et ses associés ont à répondre à beaucoup d'accusations; mais Rupert fut, tout de même, le pionnier des pionniers, et il semble bien convenable que son nom soit perpétué dans ce San Francisco du Canada, qui va être construit délibérément mais peut-être très vite et qui sera une des villes modèles du continent américain.

CONSTRUCTION DU GRAND TRONC PACIFIQUE



Photographie prise sur la rive ouest de la Rivière Assiniboine

enfin.

L'Allemand, propriétaire de l'hôtel Victoria à Lacombe, huit l'élevage des bestiaux depuis vingt ans à cinquante milles au sud d'Edmonton; il n'a jamais mis un de ses taureaux à l'alai d'une tempête, n'a jamais perdu une tête à corne, n'a jamais été obligé de faire passer une paille pour la nourriture de ses animaux; il s'est contenté de fumer la prairie sans fin qui entoure son "squatcherie". Ces champs, véritables mines d'or inépuisables, et l'histoire de l'Ouest rendent facile la tâche d'intéresser le lecteur industriel. Il est toujours facile de se procurer de l'argent pour construire un chemin de fer dans une contrée qui est productive et l'Ouest est merveilleusement productif.

Une grande langue de terre encadre cette sphère vertigineuse, elle traverse le continent le long de la parallèle quarante-cinquième; c'est là où peussent les hommes les plus vigoureux, les chevaux les plus forts, le blé le plus dur. Le Canada peut réclamer au moins les deux tiers de cette vaste ceinture et le Grand Tronc Pacifique peut se vanter que les voyageurs à bord de ses trains, en auront la plus belle partie sous les yeux.

Si la compagnie avait confiance au commencement de l'entreprise, combien plus maintenant! Cette année là, 21,800 personnes venant des Îles Britanniques sont venues s'y établir; l'an passé 82,000 ont fait de même et cette année plus de 100,000 sont arrivées pour commencer une vie nouvelle

dans le Nouveau Monde. N'oublions pas de dire que pour chaque deux immigrants d'Angleterre, un vient des États-Unis.

Il y a cinq ans, le Grand Tronc transportait aux ports du Lac Huron de seize à dix-sept millions de boisseaux de blé venant de l'Ouest. L'an dernier, il en a transporté trente millions de boisseaux. Ce sont de petites considérations comme celles-là qui ont fait penser à la compagnie de construire une ligne aux terres à blé.

Pour faire concurrence à la route des lacs, les chemins de fer américains transportent le blé depuis la Vallée du Mississippi jusqu'à la mer; le Grand Tronc Pacifique, avec un voie à niveau, pourra transporter le blé avec profit de Winnipeg à Québec, quand les lacs seront fermés. Ceci sera d'autant plus facile qu'un gros transport de marchandises est toujours profitable à un pays qui grandit et l'Ouest Canadien grandit.

Le Grand Tronc Pacifique est obligé de payer annuellement une rente de trois pour cent sur le coût de la section est du chemin; en raison de ce paiement, la compagnie a le droit de soumissionner pour la construction de chaque section. Comme la compagnie est pour mettre le système tout entier en opération, pendant au moins cinquante ans, il est permis à ses officiers de visiter et d'approuver le site de la voie avant la demande des soumissions. Ces stipulations sages protègent et la compagnie et le pays en, si la compagnie est capable de construire elle-même un excellent chemin, elle est certainement compétente pour aider le gouvernement à faire de même. Constatons avec plaisir que gouvernement et compagnie ont jusqu'ici travaillé ensemble dans la plus parfaite harmonie.

Une autre conséquence du passage de la voie du Grand Tronc Pacifique dans l'Ouest est que d'autres compagnies de chemin de fer sont à construire des lignes supplémentaires et des embranchements.

Nous ne croyons pas qu'aucun autre pays du monde avec une population de six millions d'habitants seulement construira autant de milles de chemin de fer qu'il en sera construit au Canada durant les cinq années à venir. La voie principale du Grand Tronc Pacifique sera de trois mille milles, mais cela ne sera pas tout; oh non! rien que la mince épine dorsale. Des côtes longues et petites s'élanceront de toutes parts de cette épine dorsale. On demandera au Parlement actuel la permission de construire une vingtaine de ces embranchements qui seront construits tels que les chemins de fer doivent être après et non avant la "désignation" de la ligne. Bref, cette voie ferrée va être construite de telle façon qu'un service prompt et à bon marché est assuré aux millions de citoyens qui seront bientôt établis par les endroits où elle passera.

Et il y en aura des millions, car nous savons maintenant que le pèlerinage routier qui pénètre dans les forêts du nord est au pire de ses peines, quand il a atteint la hauteur des terres. A mesure qu'il descend l'Albany et les autres rivières du nord, le colon trouve les conditions climatiques meilleures, qu'autrement et ce jusqu'à la Baie d'Hudson. Le maïs (blé de Turquie) mûrit et les patates viennent à point, depuis cinquante ans, à la tête du Lac Témiscamingue mais les employés de la Baie d'Hudson qui les ont récoltés, n'ont jamais été payés pour annoncer ce fait. A mesure que le voyage