

drye, entreprit un voyage à travers le continent, dans le but d'atteindre cette mer de l'ouest en explorant la région des prairies, et ses deux fils, (1er janvier 1743) furent les premiers Européens qui contemplèrent les montagnes Rocheuses. La Vérendrye, comme Robert Cavalier de La Salle, trouva la mort en cherchant à se rendre jusqu'à l'océan Pacifique. Lorsque le Canada eût passé sous la domination de l'Angleterre, des trafiquants écossais établis à Montréal reprirent cette œuvre, et Alexander Mackenzie (en 1783) fut le premier blanc qui atteignit l'océan Pacifique en traversant les montagnes Rocheuses au cours d'un voyage par voie terrestre. Nombre d'autres essayèrent, plus tard, d'accomplir le même exploit. Le dernier fut le capitaine Butler, de l'armée anglaise, qui, au cours de l'hiver de 1872, traversa le continent du Fort-à-la-Corne jusqu'à la bifurcation de la Saskatchewan, par voie de la rivière de la Paix, jusqu'à l'océan Pacifique.

En 1872, le gouvernement canadien entreprit l'exploration systématique et méthodique de toute la région septentrionale, du lac Abitibi, en gagnant l'ouest, jusqu'à l'océan Pacifique. De 1872 à 1880, il n'y eut pas moins de 28 expéditions organisées dans le but de visiter et d'explorer ce pays avec mission de faire rapport sur leurs études. Ces rapports sont aujourd'hui à notre disposition. Ajoutons que ces explorations ont coûté au pays au moins \$5,000,000. Parmi les régions qui furent l'objet d'études toutes spéciales à cette époque, figure la partie septentrionale des montagnes Rocheuses. On a exploré plusieurs cols, ou pour mieux dire, tous les passages au nord du col du Cheval-qui-Rne (Kicking Horse Pass) surtout le col de la rivière aux Pins, et celui de la rivière de la Paix.

Messieurs Marcus Smith, Cambie, Hunter, Gordon, Horetzky et plusieurs autres, tous ingénieurs de renom, ont traversé en tous sens ce territoire qu'ils connaissent aussi familièrement que les rues d'Ottawa. Celui qui se donnerait la peine de compiler les nombreux rapports qui se sont accumulés dans les archives du ministère des Chemins de fer, connaîtrait la géographie de ce pays comme il connaît les étres de sa maison. Ces explorations établissent que le col de la rivière aux Pins, ou celui de la rivière de la Paix offre les meilleurs de tous ces passages. Il est établi qu'on peut non seulement réussir à traverser les montagnes Rocheuses, soit par la rivière aux Pins, soit par la rivière de la Paix, mais que de chaque côté de ces rivières se rencontrent des terres aussi fertiles que celles de la rivière Rouge ou de la Saskatchewan.

Il n'est pas sans intérêt d'étudier le développement de la zone productrice de blé sur ce continent, à dater du commencement du 19e siècle. La culture du blé commença sur les bords du Saint-Laurent; de là elle s'étendit à la vallée de Genesee, dans l'Etat de New-York; de cette vallée, elle s'implança dans le région arrosée par la ri-

vière Ohio; de cette dernière, elle atteignit l'Illinois; elle franchit l'Illinois, pour s'implanter au Minnesota; puis elle eut à succéder au Dakota, la Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, où elle s'est arrêtée pour le moment.

La zone de culture du blé s'avance rapidement vers la rivière Saskatchewan et dans quelques années elle aura envahi les vallées de la rivière de la Paix et de la rivière aux Pins. Puis, quand le Manitoba et les Territoires, producteurs de blé arrosés par la rivière Rouge et la rivière Saskatchewan, seront épuisés et que la culture mixte s'y sera généralisée, alors les vallées de la rivière de la Paix et de la rivière aux Pins deviendront les principaux centres de production du blé. Au lieu d'exprimer ma propre opinion, il serait peut-être préférable d'invoquer le témoignage des explorateurs de l'époque en question. Toutefois, avant de le faire, je tiens à citer les paroles du capitaine Butler, le dernier de ces voyageurs qui ont entrepris de leur propre initiative, ces explorations auxquelles j'ai fait allusion. Dans l'appendice de son ouvrage intitulé: "The Wild North Land", le capitaine Butler, membre de la Société royale de géographie, se sert de ce langage fort significatif:

Si on venait à constater après examen, que ce Défilé des Sauvages (Indian Pass) à la source de la rivière aux Pins, ne se prête pas au passage d'un chemin de fer, alors la rivière de la Paix, à mon avis, offrirait encore vers l'océan Pacifique un passage bien supérieur à tous les cols explorés, qui sont situés au nord de cette rivière. Quels sont les avantages qui militent en faveur de ce passage? Je vais les résumer brièvement.

Ce passage est horizontal sur tout son parcours; il est arrosé par une rivière navigable, large et profonde; à son point culminant, dans la chaîne maîtresse des montagnes Rocheuses, il n'atteint guère que 1,800 pieds d'altitude; l'épaisseur moyenne de la tranche de neige en hiver n'est que de trois pieds; vers la première semaine de mai, cette année, les neiges tombées avec plus d'abondance que d'ordinaire au cours de l'hiver, étaient entièrement disparues du côté nord de la rivière et la végétation était déjà avancée dans les bois, à la base de la montagne.

Mais bien que ce soient là de précieux avantages militant en faveur de ce col de montagne, le plus important de tous ces avantages nous reste à signaler. De l'extrémité occidentale du col, jusqu'à la chaîne de montagnes du littoral, sur un parcours de 300 milles à travers la Colombie Anglaise, il n'existe pas un seul obstacle à la construction d'un chemin de fer. En suivant la vallée de la rivière aux Pins à partir des Fourches jusqu'au lac MacLeod, on laisse au nord la chaîne Omineca et on atteint le plateau de terrains onduleux du lac Stuart, sans rencontrer une seule montagne; de là on peut atteindre la vallée de la rivière Nachrecole, comme on l'a vu au cours de mon récit, sans qu'il se présente le moindre obstacle, et on peut suivre une route en pays ouvert jusqu'à une distance de vingt milles de l'océan, à l'entrée du bras de mer de Dean.

Je prétends, en outre, que cette route est plus courte que toute autre ligne projetée actuelle-