

point, nous soutenons que de mystérieuses, multiples, grosses et petites machinations, se sont par-ci par-là établies, ont créé des légendes, inventé des statistiques, fabriqué des rapports, ourdi des mystifications.

Du golfe du Mexique à St. Jérôme et d'Halifax à Seattle, des journaux, — le *Yellow Journalism* — des agences quelconques, des agents encore plus vagues ont reçu plus ou moins directement le mot d'ordre de *boomer* à outrance le Yukon, comme ils en avaient reçu l'avis, quelques mois auparavant, pour le Kootenay qui semble depuis quelques mois aussi oublié que le bon curé Labelle.

On n'a pas tardé bientôt à voir sortir le truc du sac, et de trois façons :

1o. Le montage de "machines" à actions. — Il y en a des bonnes, des médiocres, de franchement canailles ; — mais nous n'avons pas à y voir pour le moment ; laissons venir le jour où la reddition des comptes se fera.

2o. L'organisation des multiples moyens de transport sur terre et sur eau.

Depuis quelques semaines, nos deux grands railways sont en train de se ruiner, parce qu'ils n'ont pas pu s'entendre comme larrons en foire, ainsi qu'était la consigne.

Aux Etats-Unis, en Europe, dans nos provinces de l'Ouest et du versant des Montagnes Rocheuses la même *course* existe entre les compagnies de transports avides de bénéficier de l'engouement des gens.

3o. La politique Tarte-Blair-Sifton, autrement dit la construction de chemins de fer d'urgence. A peine avait-il été question de mines d'or au Kootenay qu'on accordait (?) au Pacifique Canadien, d'ailleurs le seul en mesure de le faire, le droit de lancer une voie ferrée de Fort McLeod

à ce centre aurifère dont on ne parle plus maintenant. Quant au Yukon, le ministre Blair se hâtait de consentir à un tracé que, de son propre aveu, il ne connaissait ni d'Adam ni d'Eve.

Or, de même que pour faire un civet il faut du lièvre, de même pour arriver à alimenter des syndicats plus ou moins *bogus*, des voies de transport plus ou moins praticables et des *schemes* de chemins de fer plus ou moins honnêtes, il faut des gens à exploiter, des gens à transporter et des contribuables qui n'imitent pas les anguilles de Melun, lesquelles criaient avant qu'on ne les écorche (tant elles étaient certaines de l'être.)

De là cette vaste et insaisissable conspiration contre l'individu et son avoir, conspiration d'autant plus difficile à attaquer que beaucoup de ceux qui en sont agissent de bonne foi et que nombre de victimes présumées nous reviendront enrichis.

C'est le cas plus que jamais de déclarer qu'il ne faut pas conclure du particulier au général, c'est-à-dire proclamer que tous les faiseurs du Klondyke sont des fripons et les mineurs des dupes.

Tout de même nous demandons à nos lecteurs de bien garder en mémoire ce présent article pour que, dans 12 ou 15 mois, à notre appel, ils nous rendent le témoignage d'avoir, oui ou non, pronostiqué juste.

Panama avait du bon, Yukon en a aussi, et puis ?

Cela pourrait nous servir de finale, mais nous avons autre chose.

Les rapports, semi-officiels ou officiels, ne nous dépeignent pas la situation exacte au Yukon. Nous tenons de source on ne peut plus certaine qu'entre allants et venants sur la passe Chilcoot — large de