

sans rapport aucun avec la compagnie de la baie d'Hudson, qui bornait ses courses au voisinage de cette grande baie et n'avait pas encore pénétré dans les vallées de la Saskatchewan, de l'Assiniboine et de la Rouge, reconnues comme territoire de traite française. En 1783-4 la plupart de ces compagnies s'amalgamèrent sous le nom de compagnie du "Nord-Ouest, ou de Montréal". Elles firent un trafic tellement considérable que vers 1815, le poste du fort William comptait parfois jusqu'à trois mille traiteurs. La compagnie de la baie d'Hudson en prit ombrage ; on sait les conflits et les luttes si vives qui marquèrent la rivalité des deux compagnies. Celle du Nord-Ouest gardait le monopole de la route d'eau et de terre qu'avaient suivie les Français, mais sans l'améliorer comme ces derniers avaient coutume de le faire, si bien qu'en 1821, époque où la compagnie du Nord-Ouest se fondit dans celle de la baie d'Hudson, la route était redevenue *sauvage*. En 1858, le gouvernement canadien y commença les travaux qui vont la rétablir et en faire la voie publique du Nord-Ouest.

Sur les lacs la Pluie et des Bois, les compagnons de la Vérandrye avaient élevé des forts dont il ne reste aucun vestige. Depuis les commencements du 18^{ème} siècle, ces parages ont constamment été fréquentés par les Canadiens, qui y passaient en traite, ou escortaient les missionnaires dans les postes lointains de l'ouest. La tradition veut que le Père Arneau, avec l'un des fils de la Vérandrye et plusieurs de ses hommes, aient été massacrés par les sauvages dans une île du lac des Bois en 1736.

Ce lac est un immense bassin irrégulier de soixante dix milles en tous sens dans lequel s'égoutte une vaste région. Sur la chaîne de lacs et de rivières suivie par l'expédition, si bien appelée "ceinture hydraulique" par monseigneur Taché, le lac des Bois est comme le pendant du lac Shebandowan en ce que l'un se décharge dans le lac Winnipeg et l'autre dans le lac Supérieur. On a tenté récemment de construire, entre l'angle nord-ouest du lac des Bois et la cote de la Rivière Rouge, un autre chemin Dawson, qui est selon les apparences une ancienne voie française ; c'est la route placée sous la direction de monsieur Snow du département des Travaux Publics. Il avait été question d'utiliser largement cette voie, mais les rapports qui lui parvenaient en faisaient une peinture si peu encourageante que le colonel Wolseley se décida à faire passer toute l'expédition par la rivière Winnipeg. Après s'être égaré quelque peu parmi les îles du lac des Bois, il trouva la sortie, au portage du Rat, le 16, d'où il entreprit la descente de la rivière Winnipeg, longue de 163 milles, avec une pente totale de 350 pieds formée par une série de trente chutes et