

sortit des chantiers de Georgetown, laissant à sa place les 20,000 piastres qu'il avait coûté, et entreprit au printemps de 1862 de montrer la gloire de sa construction. Les circonstances le favorisèrent à un certain point de vue. L'engouement créé par la découverte des mines d'or de Caribou avait mis la *fièvre jaune* au cœur d'un grand nombre, qui croyaient la calmer plus facilement en prenant la route de terre pour arriver à la rivière Fraser. Cent cinquante mineurs partaient de Georgetown par le premier voyage de l'*International*. Le succès ne répondit pas à l'attente, il fallut six jours pour descendre au fort Garry. Quoiqu'il en soit, l'*International* continua ses voyages presque tout l'été. Vers l'automne les basses eaux ne lui permirent pas de monter le rapide aux Outardes, il fut même obligé de prendre ses quartiers d'hiver un peu trop tôt au gré des intéressés. Là commence la série des échecs qui, pendant quatre ans, ont marqué la navigation à vapeur sur la rivière Rouge. En 1863, le steamboat, conduit jusqu'au port Abercrombie, n'en put plus bouger, non pas uniquement à cause des Sioux, que l'on redoutait avec raison, à la suite des massacres qu'ils avaient commis l'automne précédent, mais bien aussi parce que l'eau était trop basse pour le tenir à flot, quoiqu'il ne lui en fallût que 4 pieds pour ses évolutions. En 1864, on ne compte qu'un voyage au printemps, et encore le retour s'effectua difficilement. En 1865, même résultat, un seul voyage possible au moment de la débâcle. En 1866, l'*International* ne démarra pas du gros chêne auquel on l'attache à Georgetown. Au départ de la glace, un voyage eût pourtant été possible, mais l'insuccès des années précédentes avait rendu si peu confiant que l'on ne prit pas même la peine de préparer du fret pour cette époque. En 1867, l'eau a été plus haute; le bateau, qui ne fit que deux voyages, aurait pu facilement monter et descendre la rivière Rouge jusqu'à la fin d'août. Le fret manquant encore à George-

town, on le fit voyager dans le bas de la rivière entre les deux forts Garry.

Voilà le résultat des expériences de huit années; c'est-à-dire, en définitive, la moitié du temps le vapeur n'a pu fournir ses voyages, et l'autre moitié a été marquée par l'insuccès le plus complet. Ce résultat a un peu trompé les brillantes espérances, les riches calculs. Aujourd'hui l'idée d'un steamboat sur la rivière Rouge ne soutient pas l'enthousiasme qu'elle avait créé tout d'abord. Les riches et les négociants, instruits par l'expérience et le mécompte, redoutent l'incertitude du résultat. Les pauvres vont jusqu'à se prononcer positivement contre la vapeur et cela pour les trois raisons suivantes : 1o la rivière Rouge est très-poissonneuse et nourrit par là un grand nombre de nécessiteux; on sait assez que les bateaux à vapeur ne sont pas très-experts dans l'art de la pisciculture; 2o le bois est très rare sur les bords de la rivière Rouge; il y est pourtant bien nécessaire et les canots à feu font la guerre aux combustibles de la rive, tout comme aux comestibles qui se jouent dans l'onde; 3o des transports par terre, des Etats-Unis ici, sont une source abondante de gain pour les propriétaires de la colonie, qui utilisent ainsi leurs chevaux et leurs bœufs de travail, tandis que la circulation du steamboat les prive de cet avantage, et tout l'argent dépensé par les gens du pays pour le roulage de Saint-Cloud à Georgetown reste entre les mains des Américains. Quoiqu'il en soit de ces raisons ou de ces inconvénients, il n'est point douteux que la rivière Rouge continuera d'être sillonnée par des vapeurs. Si, au lieu de construire un vaisseau sur les proportions de l'*International*, on avait construit un tout petit bateau, on aurait certainement obtenu un résultat plus satisfaisant.

La rivière Rouge a, sur le territoire des Etats-Unis, entre autres affluents, la rivière de la Queue-de-Loutre et la rivière du lac Rouge, qui, sortant toutes deux de lacs situés au milieu de belles et épaisses forêts, peuvent

être très-utiles pour la descente des bois. La Cheyenne et la Pembina sont aussi d'importants tributaires. La dernière semble être mise en sentinelle pour garder la frontière américaine, où elle décrit une courbe, après avoir laissé les possessions britanniques sur lesquelles elle a ses sources. Dans le département du Nord, outre quelques affluents d'aucune utilité, la rivière Rouge reçoit les eaux des rivières aux Roseaux, aux Rats et Sale qui, sans offrir tous les avantages que possèdent les tributaires ci-dessus mentionnés, nous ont néanmoins déjà rendu de grands services, et nous en rendront de plus grands encore, quoique leurs lits soient presque desséchés la plus grande partie de l'été. Les rives de la rivière Rouge sont des falaises argileuses généralement très-élevées. Cependant elles sont inondées; ces inondations souvent élèvent le lit de la rivière jusqu'à 30 pieds au-dessus de son niveau ordinaire.

Le plus important tributaire de la rivière Rouge est, sans contredit, la rivière Assiniboine, qui était considérée autrefois comme la rivière principale et conservait son nom jusqu'au lac Winnipig. L'Assiniboine n'est point navigable, quoiqu'elle ait un cours de plusieurs centaines de milles. Au printemps, mais au printemps seulement, on peut la descendre, et, de fait, on la descend en canot ou en bateaux tout à fait plats, qui ne la remontent jamais. Je ne sache pas qu'elle soit habituellement propre à un autre genre de navigation. Son cours est excessivement tortueux, le bas coule sur un lit argileux à travers une vallée fertile, le haut traverse une plaine souvent sablonneuse et aride. Au printemps, les ruisseaux qui descendent de la montagne Dauphin peuvent confier à l'Assiniboine, où ils se jettent, les bois que nous lui demanderons, après avoir épuisé ceux qui la bordent et qui nous ont déjà été d'une si grande utilité.

La rivière Rapide traverse de belles

terres, qui plus tard seront certainement habitées.

Le grand affluent de l'Assiniboine, à l'Ouest, est la rivière Qu'Appelle, petit ruisseau au fond d'une vallée délicieuse et dont l'élargissement forme huit lacs où abonde la meilleure qualité de poisson blanc. Avec plus de bois, la vallée du lac Qu'Appelle serait une place de premier choix pour la colonisation.

Quelqu'un a parlé de construire une chaussée à travers la branche sud de la Siskatchewan, pour rejeter dans la vallée de la Qu'Appelle la masse d'eau qui l'emplissait autrefois, et par là fournir à l'Assiniboine le moyen de devenir navigable. Sans m'arrêter à combattre une idée, dont la réalisation me semble tout à fait impossible, je me permettrai d'exprimer mon étonnement à l'annonce d'un projet conçu, en partie du moins, en faveur de la colonie de la rivière Rouge, et dont la première conséquence serait de noyer, et, par conséquent, de détruire cette même colonie. Les inondations sont précisément le plus grand obstacle que la colonie ait trouvé à son développement, et l'on parle d'un plan, qui, entre autres inconvénients, lui amènerait une masse d'eau presque égale à celle qu'elle reçoit naturellement et qu'elle ne peut contenir. Evidemment la rivière Qu'Appelle, au lieu d'être autrefois un tout petit ruisseau comme aujourd'hui, était une belle et magnifique rivière, ou un lac immense remplissant toute la vallée qui a près de 2 milles de largeur; mais c'était à l'époque où toute la plaine, au milieu de laquelle coule la rivière Rouge et le bas de l'Assiniboine, était le fond d'un lac. Cette plaine redeviendrait encore un lac, si une partie considérable des eaux de la branche sud de la Siskatchewan étaient dirigées vers l'Assiniboine.

Au sud, la rivière Assiniboine reçoit les eaux de la rivière à la Souris, qui a ses sources tout près du Missouri. Des fragments de lignite, trouvés sur les bords de cette rivière, avaient fait croire à l'existence de couches

carbonifères. Des recherches plus exactes n'ont point justifié cette attente. C'est en suivant la rivière à la Souris, une partie de son cours, que les explorateurs de la rivière Rouge ont aussi découvert le haut du Missouri, et c'est de là qu'ils ont poussé leur reconnaissance jusqu'aux montagnes Rocheuses, avant qu'aucun homme civilisé n'en eût salué le versant occidental, du moins à cette latitude.

Par elle-même et par la rivière Qu'Appelle, l'Assiniboine va chercher les eaux de toute la plaine jusqu'aux bords pour ainsi dire de la branche sud de la Siskatchewan, tandis que la rivière à la Souris et la Cheyenne reçoivent celles qui descendent du grand coteau du Missouri. La rivière Rouge, outre toutes ces eaux, recueille à l'Est celles qui ne tombent pas dans le Mississipi. Il n'est donc point étonnant que les neiges fondues, qui ne trouvent point obstacle dans ces immenses plaines, d'où elles se précipitent vers le lac Winnipig, le fassent en assez grande abondance pour n'être pas retenues dans le chenal qui doit les conduire, et cela est d'autant plus naturel que le lac, étant encore à l'époque de la fonte des neiges tout couvert d'une glace épaisse, ne se prête pas facilement à l'absorption de cette grande quantité d'eau. Nos inondations ont un caractère bien différent de celui qu'elles revêtent dans les pays montagneux. Ici nous ne sommes point envahis par un torrent qui se précipite avec fracas et rapidité dans notre plaine, presque horizontale; la crue des eaux, rapide à son début, est très-lente ensuite pendant plusieurs jours, puis elle devient comme insensible, c'est ensuite la stagnation complète pendant quelques jours; enfin la décroissance se fait graduellement dans les mêmes proportions.

30 *Tributaires de l'ouest.*— La côte occidentale du lac Winnipig ouvre ses couches calcaires pour laisser passer deux tributaires dignes du plus vif intérêt, et qui absorberont notre attention de ce côté, à l'exclusion du

grand nombre de petites rivières qui se déchargent aussi dans le grand lac. Ces deux tributaires sont la rivière Dauphin, dite *Petite Siskatchewan*, et la grande rivière Siskatchewan, justement célèbre.

La rivière Dauphin perd à n'avoir pas plus de profondeur; son eau est si belle, si rapide! Elle décharge, outre les lacs Manitoba et Winnipigous, tous ceux que nous croyons avoir été confondus autrefois avec ces derniers, dans un seul et même bassin. La rivière Dauphin, qui n'a que quelques milles de longueur, sort du lac Saint-Martin, qui en a 30 et qui reçoit les eaux du Manitoba par la rivière et le lac de la Falle-à-la-Perdrix. Le mot *Manitoba* est la corruption du mot *Manitowapaw*, qui signifie *détroit du Manitou*, ou détroit extraordinaire, surnaturel. L'agitation de l'eau y est attribuée, par les sauvages, à la présence de quelque esprit. Le lac qui porte ce nom a une superficie d'environ 1900 milles, une longueur de 120, par une largeur irrégulière qui n'excède nulle part 20 milles. La petite rivière Blanche *White-mud river*, se décharge dans ce lac à son extrémité méridionale. Nous mentionnons ce petit cours d'eau, de peu d'importance par lui-même, parce qu'il traverse une petite vallée très propre à la colonisation et sur les bords de laquelle, comme sur les rives du Manitoba, il y a déjà quelques établissements.

La rivière à la Poule-d'Eau, qui est restée le trait d'union entre les lacs Manitoba et Winnipigous, décuple deux ou trois fois dans son parcours la distance qui sépare ces deux lacs. Cette rivière est rapide, peu profonde, et a une foule de branches à travers un pays bas et marécageux.

Le lac Winnipigous (petit Winnipig) a une superficie à peu près égale à celle de son noble voisin. Sa longueur et sa largeur sont aussi à peu près les mêmes. Un phénomène assez singulier dans ces deux lacs, où les couches de calcaire abondent, c'est la présence de blocs isolés de granit

s'amoncelant en battures qui se prolongent bien loin au large et rendent la navigation dangereuse. C'est sur une des battures du lac Winnipigous que le zélé M. Darveau perdit la vie, après y avoir brisé son canot. En certains endroits, ces battures de cailloux courent dans des directions parallèles à la côte, se couvrent de terre et même d'arbres, forment une première grève ou crête qui n'a souvent que quelques pieds de largeur, laissant en arrière des petits lacs ou marais quelquefois d'une grande étendue et qui offrent de sérieux embarras à ceux qui, mettant pied à terre, n'aiment pas à marcher dans l'eau.

Le joli lac Dauphin, long d'environ 20 milles et large de 12, porte ses eaux au Manitoba; plus au nord, la rivière Plate paye le tribut du lac et de la rivière du Cygne; enfin, tout à fait à l'extrémité septentrionale, la rivière à la Biche, l'une des premières découvertes dans le pays, fournit aussi son contingent. Tout naturellement les rives de cette dernière comme celles de la Rivière du Cygne, étant plus élevées, sont des terres propres à la culture et qui semblent d'une grande fertilité. Joignant à ces lacs et rivières déjà mentionnés une multitude d'autres qui couvrent tout le pays, on accepte plus volontiers que, à une époque même assez rapprochée, le tout ne formait, avec le grand Winnipig, qu'un seul et même bassin ou mer intérieure. Le lac Saint-Martin n'a que 25 pieds au-dessus du Winnipig, le lac Manitoba n'en a que 40, le Winnipigous 60, et le lac Dauphin, le plus élevé de tout ce groupe, n'en a que 70. Ce dernier se trouve à peu près au niveau des terres, au centre de la colonie de la rivière Rouge, en sorte que le nivellement de ce groupe de lacs entraîne l'inondation des terres que nous habitons.

Les lacs Manitoba et Winnipigous sont de magnifiques nappes d'eau, navigables pour des vaisseaux tirant une dizaine de pieds; malheureusement

le chenal qui les relie, comme celui qui les unit au grand lac Winnipig, n'a pas assez de profondeur pour porter des embarcations considérables. Cette dernière circonstance est d'autant plus regrettable, que sans elle ces lacs seraient la voie la plus commode pour pénétrer dans l'Ouest, où la vallée de la Siskatchewan n'a que 4 à 5 milles de largeur. Le percement de cette langue de terre n'offrirait aucune difficulté sérieuse; les deux lacs que ce canal unirait ont à peu près la même élévation, et on éviterait par là tous les obstacles qu'offrent à la navigation les 20 milles qui séparent le lac Bourbon du lac Winnipig.

L'embouchure de la rivière Dauphin ou petite Siskatchewan, second tributaire en importance de la rive occidentale, est située au milieu du lac vis-à-vis l'embouchure de la rivière aux Tourtes (*Barren's river*), second tributaire aussi en importance de la rive orientale. Cette espèce de symétrie se produit encore à l'embouchure des tributaires les plus considérables. Le seul affluent du midi semble aussi se rencontrer avec la seule décharge qui est tout à fait au nord. La rivière Winnipig, premier tributaire oriental, a son embouchure à l'extrémité sud-est du lac; tout comme la rivière Siskatchewan, le grand courant occidental se repose dans le lac à son extrémité nord-ouest. C'est de ce dernier que nous devons nous occuper maintenant. La rivière Siskatchewan a une importance tout exceptionnelle, qu'elle emprunte à l'immensité et aussi à la richesse de la plaine qu'elle arrose. Son nom est une abréviation du mot *Cris*, Kisiskatchewan (*Rapide courant*). Elle a ses sources principales dans les montagnes Rocheuses, ce qui, grâce à ses sinuosités, lui donne un cours de plus de 1200 milles. Ce grand fleuve se partage en plusieurs branches qui se promènent capricieusement à travers la vaste plaine qu'elles sillonnent en différents sens et souvent dans des directions tout à fait opposées.

La branche principale de la rivière Siskatchewan est celle du nord nom-

mée tout simplement la *Siskatchewan*, connue parmi nos voyageurs canadiens sous le nom de *rivière du Pas*. Nous l'avons dit plus haut, elle a sa source dans les montagnes Rocheuses, dans un petit lac près du mont Forbes, vers 51050. Au commencement de sa course, elle serpente au milieu des crêtes des montagnes dans une direction générale du nord-est, jusqu'à la pointe aux Pins; de là elle court au nord-nord-est jusqu'au pied de la colline de la Grosse-Corne. Après avoir reçu les eaux de la coulée du même nom, elle se hâte vers le fort de la Montagne à l'est. De ce fort à Edmonton, sa course générale est nord-est; elle la continue dans cette direction au point de dépasser le 24^e parallèle, pour le suivre assez longtemps, revenir ensuite vers le sud saluer le fort Pitt, formant entre ce dernier fort et le précédent un arc immense, dont la direction générale est presque régulière. Du fort Pitt le grand fleuve continue à descendre au sud-est, jusqu'au coude, d'où il remonte subitement vers le nord-est, d'abord jusqu'à Carlton, ensuite jusqu'au fort Cumberland. De ce dernier point, l'ensemble de la direction est vers le sud-est, quoique les fortes courbes que décrit la rivière la fassent tantôt remonter vers le nord et tantôt descendre vers le midi.

Depuis sa source jusqu'au fort de la Montagne, distance d'environ 150 milles, la rivière *Siskatchewan* est tout à fait impropre à la navigation; déjà pourtant sa largeur est d'environ 130 mètres.

Des lits de charbon commencent à s'y faire remarquer, sans continuité pourtant. C'est surtout une forêt assez épaisse; tout près du fort il y a une petite chute, puis des rapides; c'est aussi tout près de là que la rivière à l'Eau claire se joint au cours principal. Du fort de la Montagne à Edmonton, distance aussi d'environ 150 milles, la navigation est possible pour des berges. Cet avantage n'est pas sans difficultés, tant à cause de la rapidité du courant, que parce qu'à

certaines saisons l'eau est très-basse. C'est à tel point que l'on a préféré laisser les embarcations et ouvrir un chemin à travers un pays en partie boisé. A peu près à mi distance entre les deux forts, la *Siskatchewan* reçoit la rivière *Brazeau*, nommée aussi la *Fourche-Nord*, ce qui la fait quelquefois confondre avec la branche principale. Plus bas, c'est la rivière à la Terre blanche qui sort d'un joli lac, que l'on a voulu rendre célèbre, en assurant que des mines d'or d'une grande richesse se trouvaient dans le lit de la rivière et sur les bords du lac.

Au fort Edmonton, le fleuve mesure 200 mètres de largeur, et la vallée dans laquelle il coule a une profondeur de 190 pieds. A quelques lieues plus bas qu'Edmonton, on aperçoit l'embouchure de la petite rivière *Éturgeon* qui coule du lac *Saint-Anne*, traverse le lac *Saint-Albert* et reçoit les eaux des autres lacs de ce même groupe.

D'Edmonton à Carlton, distance par eau d'environ 500 milles, la *Siskatchewan* est navigable, pour des bateaux à vapeur, pendant six ou huit semaines. Certaines années, elle le serait pendant une plus longue période, mais l'incertitude et le peu de régularité de cette navigation, excepté depuis le milieu de juin jusqu'au commencement d'août, ne permettent pas de lui assigner un plus long espace de temps, pendant lequel on puisse compter sur un résultat certain. A l'eau basse, les petits rapides et les battures n'ont pas plus de 36 pouces d'eau, et avec la meilleure volonté du monde de faire chorus à ceux qui disent bien haut les avantages de la *Siskatchewan*, il nous est impossible de regarder ces 36 pouces d'eau, serpentant à travers des battures irrégulières et mouvantes, comme suffisant à une navigation de quelque importance.

A Carlton, la rivière a 480 mètres de largeur. Entre ce fort et l'embouchure de la branche sud, distance de 50 à 60 milles, se trouve un obstacle

sérieux à la navigation. C'est le rapide la Colle, dont la continuité mesure une vingtaine de milles. De plus avant d'arriver, il faut passer plusieurs endroits encore moins profonds qu'au-dessus de Carlton. Le courant, dans les rapides de la Colle mesure jusqu'à 8 milles à l'heure, ce qui constitue une difficulté réelle. En bien des endroits, le lit de la rivière est intercepté dans toute sa largeur par des blocs de pierre, qui rendraient la descente dangeureuse, même à l'eau moyenne et qui la rendent impossible à l'eau basse, à moins de travaux très-considérables. Cette descente n'est sûre qu'à l'eau très-haute et alors il serait impossible à des bateaux à vapeur de la remonter à cause de la rapidité du courant.

Depuis la Fourche, confluent de la branche sud, jusqu'au fort de la Corne, la navigation ne trouverait de difficultés que dans la rapidité du courant, qui varie de 3 à 4 milles à l'heure.

Du fort de la Corne au fort Cumberland, distance d'environ 175 milles la navigation est très-incertaine; le courant est très-violent, les battures et rapides y sont nombreux; à l'eau basse, plusieurs endroits ne mesurent pas plus de 2 pieds de profondeur, et cette eau basse existe même au printemps, quand en hiver il y a eu peu de neige. La crue des eaux du mois de juin donne sans doute à la rivière une profondeur suffisante pour porter des steamboats ordinaires, mais alors le courant est assez fort pour ne pouvoir être vaincu par un engin ordinaire.

Une autre difficulté dans cette section de la rivière, c'est la rapidité avec laquelle l'eau baisse à la suite de cette crue de l'été, 4 ou 5 pouces à l'heure. il ne faudrait pas bien des heures pour réduire le niveau au point d'arrêter un bateau dans sa course; et si par malheur cet accident arrivait, il entraînerait la ruine complète du vaisseau, qui ne pouvant pas être tiré de ce mauvais pas, aurait peut-être à y attendre la débâcle du printemps

suivant. La violence du courant, dans cette partie, imprime à la glace une force à laquelle le vaisseau ne résisterait pas. Cette crainte, assez singulière en apparence, est le résultat d'études et d'observations minutieuses faites par un ingénieur sérieux, dont le rapport nous a fourni quelques-unes des données que nous posédons sur la Siskatchewan.

Au fort Cumberland, au pied du lac Bourbon (*Cedar lake*), distance d'environ 200 milles, la rivière est très-propre à la navigation; le courant y est fort, mais jamais au point de créer de grandes difficultés. On ne peut songer à une navigation de quelque importance entre le lac Bourbon et le lac Winnipig, distance d'une vingtaine de milles. Plusieurs rapides, entre autres ceux de la Demi-Charge, du Rocher rouge, surtout celui dit *Grand Rapide*, forment des obstacles insurmontables à la navigation ordinaire. La nature du terrain offre des difficultés sérieuses, aux travaux nécessaires pour vaincre ces obstacles, en sorte qu'il paraît certain qu'il faudrait attendre longtemps encore, avant de voir le bas de la Siskatchewan se prêter à une navigation facile et constante. L'embouchure de la rivière forme un port sûr et commode pour plusieurs vaisseaux.

Quoi qu'il en soit des difficultés que nous avons cru devoir énumérer, telles que nous les connaissons, il ne faut pas perdre de vue les avantages. Depuis le pied du lac Bourbon jusqu'à Edmonton, distance d'environ 1,000 milles, pendant six semaines, et cela les années les moins favorables, la navigation à la vapeur ne rencontrerait même actuellement qu'un obstacle insurmontable, les rapides à la Colle, ou, si l'on veut, depuis l'embouchure de la branche sud jusqu'à Carlton. On a parlé d'atténuer cette grave difficulté, en remontant la branche sud environ 60 milles, jusqu'au chemin de traverse qui vient de la rivière Rouge, d'effectuer là le transport par terre jusqu'à Carlton, pour ensuite continuer par eau jusqu'à

Edmonton. Ce projet donnerait deux sections de rivière, d'environ 500 milles chacune, un portage d'environ 22 milles pour les unir entre elles, et un autre d'environ 20 milles pour joindre les terminus de cette navigation avec le lac Winnipig.

Nous avons déjà exprimé notre opinion sur la disette des bois sur les bords de la Siskatchewan. Le rapport de l'ingénieur, dont nous avons parlé plus haut, corrobore parfaitement notre opinion que nous avons formée au reste sur les lieux mêmes. Du lac Bourbon (*Cedar lake*) jusqu'àuprès du fort Cumberland, il n'y a pas même assez de bois de chauffage pour approvisionner un petit steamboat, et ce dans un pays inhabité. De Carlton au fort Pitt, 250 milles, pénurie presque égale. Du fort Pitt à Edmonton, comme de l'embouchure de la branche sud au chemin de traverse, on trouve un peu de tremble et d'épinette blanche pour quelques années seulement. Nous le répétons, qu'y ferait une population nombreuse ?

La Siskatchewan coule en partie sur un lit d'argile ; sa première grève est aussi presque partout une falaise argileuse, en sorte qu'il n'est pas étonnant de voir ses eaux se charger fortement de matières insolubles et n'avoir jamais de limpidité.

Ces argiles et ces sables, entraînés par la rapidité de l'eau, se déposent en battures que le courant promène et change capricieusement, au point de défier l'expérience des pilotes les plus habiles. La couleur de l'eau dérobe complètement à la vue ces barrières, quelquefois formées de la veille, ce qui crée un autre genre de difficultés pour la navigation.

Le premier grand tributaire de la Siskatchewan, que l'on rencontre en la descendant, est la rivière à la Bataille. Celle-ci a ses sources dans un groupe de lacs situés au Sud de la Siskatchewan, vers le 53e parallèle, vis-à-vis le groupe de lacs Sainte-Anne, et peu à près également éloignés du fleuve. La rivière à la Bataille descend au sud jusqu'au 52e

parallèle, vis-à-vis le point où la Siskatchewan atteint le 54e. Elle remonte ensuite jusqu'au 53e, pour redescendre un peu vers le sud et offrir ensuite à la grande rivière le tribut des eaux qu'elle roule assez difficilement depuis 300 milles. La rivière à la Bataille, qui coule dans une vallée profonde et étroite, traverse de belles terres. Son nom lui vient de nombreux combats qui se livrent entre les sauvages Cris, Pieds-Noirs et autres qui habitent ces terres et qui se poursuivent d'une haine invétérée. Les accidents de terrains offrent des facilités pour les guerres d'ambuscade que se font ces lâches et impitoyables tirailleurs.

Le bras sud de la Siskatchewan est à la branche nord ce que le Missouri est au Mississipi, c'est-à-dire un vassal plus puissant et moins célèbre que son seigneur. La branche sud, que nos voyageurs appellent ordinairement la *Fourche des Gros-Ventres*, a trois sources principales qui toutes coulent des montagnes Rocheuses. La plus méridionale conserve son nom de *rivière des Gros-Ventres*, qui est celui de la nation sauvage qui fréquentait ses bords lorsqu'elle a été ainsi désignée. La seconde branche, au midi, est la rivière aux Arcs, qui se joint à la précédente vers le 112e degré de longitude, et enfin la magnifique rivière à la Biche qui emporte à travers les pays d'une rare beauté les eaux du beau lac du Boeuf, et se joint à la branche sud de la Siskatchewan à peu près au point d'intersection du 51e parallèle par 109° 30' de longitude. Ces trois grands cours d'eau ainsi réunis, forment une puissante rivière large de 3 à 400 mètres, profonde en certains endroits, et partout très-rapide. Comme la plaine qu'elle traverse est sablonneuse jusqu'à une certaine distance de son embouchure, l'eau en est naturellement plus limpide que celle de la branche nord.

Tout le pays que traversent les trois ramifications du bras sud est exclusivement occupé par des tribus

nomades. Il n'y a pas même un seul établissement de traite dans cette immense étendue de terre. La crainte des sauvages d'abord, l'habitude ensuite, l'espoir d'avoir autrement le peu de fourrures qui s'y trouvent ont empêché qu'on ne s'y établît. En 1822, l'honorable compagnie de la baie d'Hudson, unie l'année précédente à celle du Nord-Ouest, construisit un fort à la jonction de la rivière à la Biche avec la branche sud. Ce poste fut nommé *Chesterfield-House*. Des officiers des deux compagnies, qui au courage joignaient l'habitude des relations avec les sauvages de cette partie du pays, avec lesquels ils avaient traité dans leurs établissements de la branche nord, furent envoyés à ce poste dangereux avec une centaine d'hommes. On ne s'y maintint que quelques années, pendant lesquelles plusieurs hommes furent tués, ce qui détermina à renoncer à une tentative dont les périls ne trouvaient pas une grande compensation dans les avantages de la traite, la position nécessitant des frais qui absorbaient tous les profits.

Les sauvages se sont bien adoucis depuis. Quelques uns sont devenus chrétiens ; les mêmes dangers n'existent plus, et l'un de nos généreux missionnaires a déjà choisi, près le lac du Bœuf, un endroit où il donne rendez-vous aux terribles Pieds-Noirs qu'il y instruit et où il lui tarde de commencer un établissement stable, pour travailler plus efficacement à la conversion de ces redoutables enfants de la prairie.

Je regrette de ne pouvoir indiquer quelle facilité le bras sud peut offrir à la navigation. Il me manque à cet égard des données que je puisse considérer moi-même comme certaines. Les expéditions diverses qui ont traversé ce pays, fournissent sans doute des renseignements nombreux et précieux ; cependant je ne sache pas que l'on ait fait sur ces rivières, des observations réitérées à plusieurs époques de l'année et à des années différentes, sans lesquelles il est impossible de

juger, d'une manière certaine, des conditions nécessaires à une navigation régulière. On a bien parlé d'une navigation à vapeur, non interrompue, sur tous les bras sud de la Siskatchewan et sur la rivière de l'Arc jusqu'aux montagnes Rocheuses ; mais, comme je sais que l'on traverse ces rivières à gué facilement en plusieurs endroits, j'en conclus que la navigation devrait, au moins quelquefois, rencontrer des obstacles. Cependant, quand on a navigué sur le Mississipi, surtout depuis le lac Pepin jusqu'à Saint-Paul, on comprend qu'il ne faut pas une grande quantité d'eau pour obtenir un résultat considérable. Les travaux d'amélioration, dans ces sortes de rivières, sont rendus comme impossibles par les sables mouvants dont nous parlons, qui descendent des montagnes et traversent une plaine presque complètement déboisée, voient le phénomène de la crue et de la chute de leurs eaux, se précipiter avec une rapidité beaucoup plus considérable que celles des rivières qui ont leurs sources dans des pays plats, ou qui coulent dans des terres couvertes de bois. Cette dernière circonstance en créant une difficulté par la violence des eaux à l'époque de leur crue, limite la navigation, puisqu'en quelques jours ces eaux débordées rentrent dans leur lit le plus bas.

Au nord, la rivière Siskatchewan reçoit par le lac Cumberland un tributaire qui jusqu'à ce jour a joué un grand rôle dans le pays. C'est la rivière à la Pente. Nous désignons sous ce nom la série des lacs et rivières qui reçoivent les eaux au sud du portage du fort de Traite. Ce portage, que les Anglais nomment *Frog Portage* (portage à la Grenouille), a 365 mètres de longueur et passe des eaux dont nous parlons à celles de la rivière Churchill ou rivière aux Anglais. Le portage du fort de Traite est bas, et quand l'eau est haute dans la rivière Churchill, elle donne de son trop-plein à la place du portage un rapide que l'on peut quelquefois descendre en canot. C'est en sautant ce

rapide que s'est noyé un officier de la compagnie du Nord-Ouest.

L'eau que laisse le portage du fort de Traite, entre bientôt dans le lac des Bois, puis dans le lac Chétek ou Péllican et le lac Mi-Rond. La rivière à la Pente proprement dite la conduit au lac Castor, limite méridionale du système Laurentin à cette longitude. Cette eau se traîne ensuite, quelquefois assez difficilement, sur les interminables couches calcaires de la rivière Maligne dans les fosses de laquelle se jouent les esturgeons et qui lui ont valu le nom de *Sturgeon-river*. Le lac Cumberland conduit ensuite cette eau à la Siskatchewan. Cette série de lacs et de rivières est très difficile à traverser; même à l'eau haute on y rencontre treize portages et un grand nombre de rapides. A l'eau basse, c'est bien la rivière Maligne que nos voyageurs redoutent avec raison, et où j'ai souffert bien des fois, en les voyant s'y échinier d'une façon pénible.

Il est donc inutile de songer à utiliser la rivière à la Pente pour un autre genre de navigation, que cette navigation primitive, à laquelle elle sert actuellement.

La rivière à la Carotte et la petite rivière du Pas, qui a l'honneur de donner son nom au géant de l'Ouest et à l'établissement situé à son embouchure, sont aussi des affluents de la Siskatchewan qu'elles longent sur sa rive méridionale. Un peu plus bas que le Pas, la rive septentrionale s'ouvre pour recevoir les eaux du lac d'Orignal. Le haut de la rivière surtout, a un grand nombre d'autres affluents que nous n'avons point nommés pour éviter des longueurs. Quelques-uns de ces petits tributaires ont pourtant l'avantage, les uns, de sortir de lacs très poissonneux, et d'autres de pouvoir être utilisés facilement comme pouvoirs d'eau.

Les terrains houilliers que traversent les différentes branches de la Siskatchewan sont une grande source de richesses et favoriseront la colonisation de cette vallée, où la nature a

multiplié des sites d'une beauté qui défie ce qu'il y a de plus remarquable au monde en ce genre. Je comprends la prédilection exclusive que les enfants de la Siskatchewan nourrissent pour leur pays natal. Après avoir traversé le désert, après s'être éloigné à une si grande distance des pays civilisés, que l'on croit parfois avoir le monopole du beau, on s'étonne de trouver à l'extrême ouest tant et de si magnifiques terres. A côté des grandes et sauvages beautés qu'offre l'aspect des montagnes Rocheuses, l'Auteur de la création s'est plu à étaler le luxe si attrayant des plaines de la Siskatchewan.

40 Nord du lac Winnipeg.—Le lac Winnipeg n'a pas d'affluent au nord; c'est vers ce point, au contraire, et vers ce point seulement, qu'il porte l'immense quantité d'eau qu'il reçoit des tributaires grands et petits qui se pressent sur tout son contours. Le lac Winnipeg se décharge par un détroit ou rivière large, profonde, rapide, mais très-courte, qui conduit ses eaux dans le petit lac Pelé (*Play-green Lake*). Ce dernier, comme épouvanté de la position que lui fait cette agression, divise les eaux qu'il reçoit en deux branches et les rue contre les rochers arides qui le bordent au nord, sûr que, par cette double attaque, il réussira à donner le change et à se frayer un passage à travers cette épaisse muraille. Le premier effort est couronné de succès, ces liquides bataillons ont l'habitude de pareilles luttes; car, il ne faut pas l'oublier, la rivière aux Tourtes, la rivière Winnipeg, la rivière Rouge, la petite et grande rivière Siskatchewan et mille autres vaisseaux qui ont envoyé leur contingent, luttent les uns au milieu des rochers depuis leur formation, les autres ont essayé leur force au moins à travers les calcaires. En s'unissant dans le Winnipeg, ils n'ont pu que gagner en intrépidité. Aussi il ne faut pas s'étonner de la vigueur qu'ils déploient en se séparant à l'extrémité du *Play-green Lake*. Après la victoire remportée sur ce premier obstacle

commun, ils se rallient en un seul corps dans le lac Travers, comme pour attendre l'effet produit par le premier choc. Il leur semble entendre le mugissement d'un monde de lacs tenus en captivité dans les hauteurs qu'ils viennent d'ébranler. Ce bruit les encourage, ils sonnent de nouveau la charge en se précipitant avec fracas à travers les rapides qu'ils creusent sur leur passage, se reposent quelques instants dans un autre lac où les renforts apportés par la rivière aux Foins et envoyés par le lac aux Roseaux et autres, les déterminent à laisser le 55e parallèle pour, par la route du nord ouest, arriver au point d'intersection du 56e degré avec le 90e méridien, décrivant dans ce parcours d'un côté la Katchevan, de l'autre la première section du fleuve Nelson. Ces deux branches se confondent de nouveau en arrivant au lac Fendu. C'est là que la rivière du Bois-Brûlé leur prête son concours, rendu plus puissant par la multitude des lacs qu'elle décharge. Cette masse d'eau reposée dans le lac Fendu qui la dirige vers l'est, forme de là à la baie d'Hudson le magnifique et impétueux fleuve Nelson, qui s'enrichit de la jolie rivière de la Pierre-à-Chaux, qui a reçu elle aussi les eaux de plusieurs lacs.

Le fleuve Nelson est un des plus puissants que je connaisse, puisque lui seul égoutte tout le bassin du Winnipig, cette plaine immense que l'on ne borne qu'en courant des hauteurs du Saint Laurent à celles du Mississipi et du Missouri, pour revenir par les Montagnes Rocheuses, d'abord aux hauteurs du bassin arctique, puis à celles du bassin intermédiaire. Le fleuve Nelson offre des spectacles magnifiques par la variété et le nombre de ses chutes et rapides. On le comprend facilement, puisque son volume d'eau traverse la chaîne des Laurentides qui, à la vérité, ont perdu de leur élévation, mais qui néanmoins en conservent assez pour diversifier à l'infini l'aspect d'un des plus grands fleuves du monde, les traversant audacieusement.

La navigation du fleuve Nelson est comme impossible, il a pourtant souvent été monté et descendu. On a tenté bien des établissements sur les lacs qui s'y déchargent et qui forment nécessairement un très-bon pays de chasse et de pêche. Mais, en somme, les difficultés de la navigation sont telles, qu'aujourd'hui l'honorable compagnie de la baie d'Hudson n'a sur tout le parcours de ce fleuve et des affluents qu'un seul poste de traite, qui se trouve dans le district de Norway-House, et où l'on descend les marchandises que l'on a montées d'York avec tant de difficultés par la rivière Hayes, imposant à ces infortunés colis et aux voyageurs plus malheureux qui les portent une route qui triple la distance qu'ils auraient à parcourir, si la rivière Nelson pouvait être remontée avec moins de difficultés. Au point de vue économique, le majestueux fleuve est donc sans utilité actuelle, c'est pourquoi nous n'en dirons pas davantage et le laisserons mugir dans sa course impétueuse.

Tout effrayé des dangers auxquels sont exposés ceux qui descendent le fleuve Nelson, revenons par une autre voie au petit Play-green Lake d'où il sort. Nous dirons d'abord un mot de l'étroite langue de terre qui sépare ce petit lac du Winnipig, dont naturellement il ne semble que le prolongement. Cette langue de terre est ce que l'on appelle la *Pointe-aux-Mousses*, et, en effet, d'épaisses couches de mousse et de débris végétaux couvrent une grande partie de cette pointe. Ces dépôts ont en certains endroits plusieurs mètres de profondeur, ils ont été probablement amoncelés par les courants qui règnent à l'extrémité du lac Winnipig et les vents de nord qui combattent ces mêmes courants. Outre les eaux du Winnipig, le lac Pelé reçoit encore un tributaire, c'est la rivière aux Brochets, qui donne son nom au dépôt à peu de distance de son embouchure et que les Anglais nomment toujours *Norway-House*. Ces deux noms, donnés au même établissement

font croire quelquefois que la route vers le nord, ou la baie d'Hudson, est par la rivière aux Brochets, tandis qu'au contraire cette rivière vient plutôt du sud-est où elle a sa source dans le lac du même nom. Ne trouvant point ici le chemin qu'avec tout le monde nous voulons suivre pour aller à la factorerie d'York, entrons dans la rivière de la Mer qui n'est autre que le commencement du fleuve Nelson. Allons-y avec précaution pour n'être pas entraînés dans la dangereuse voie que nous voulons éviter, voyons s'il n'y a point quelque autre issue. Voici la rivière Noire. Cette rivière Noire n'est qu'un filet d'eau dans lequel les voyageurs glissent leurs embarcations, les trainant par-dessus les trois chaussées de castors, sans lesquelles il serait impossible au bateau de tenir cette route.

Une loi reconnaissante a protégé pendant plusieurs années les ingénieurs architectes de ces écluses qui, sûrs à la fin de cette protection, venaient sans crainte saluer les voyageurs. La noire ingratitude et l'insouciance imprévoyance de ces mêmes voyageurs ont violé la loi protectrice et détruit les paisibles familles de ces travailleurs ; mais depuis, les hommes doivent faire le métier de castors dont ils s'acquittent assez mal, dans les réparations de ces chaussées. La source de la rivière Noire est précisément au pied de la hauteur des terres formée par la chaîne des Laurentides, que le grand fleuve Nelson n'a pas craint d'attaquer tout près de là et qu'il a vaincues glorieusement. De la hauteur des terres (Portage de la Roche peinte) on descend à York en suivant d'abord une petite rivière sans nom, puis le lac du Milieu, la rivière au Coiteau, le lac du Genou, la rivière aux Brochets, le lac Logan, la rivière du Roc (*Hill-river*), la rivière d'Acier, et enfin la rivière d'York (*Hayes-river*). Cette série de lacs et de rivières est un cours d'eau non interrompu, mais la navigation en est excessivement difficile, puisqu'on y compte jusqu'à trente-quatre portages,

sur une distance qui n'excède pas beaucoup 300 milles. Que l'on juge de la position de la colonie de la rivière Rouge et de tout le département du Nord, lorsque cette voie était la seule suivie et que tout ce qui pénétrait dans le pays ou en sortait devait subir l'épreuve d'être transbordé trente-quatre fois dans ce court espace, tandis que les épaules des voyageurs étaient les seuls véhicules en usage dans ces portages, dont quelques-uns sont assez longs. Pour remonter ce cours d'eau en barge, il faut de vingt à trente jours, et cela pour des voyageurs dont la force et l'agilité acceptent un travail à nul autre comparable. On va encore à la factorerie d'York et on en revient par la même voie, quoique la plus grande partie du commerce du pays se fasse actuellement par Saint Paul Minnesota.

C'est à l'embouchure de la rivière Hayes que se trouve le port d'York, dit aussi *port Nelson*. Ce port ne peut offrir de protection qu'à deux navires et n'a que cinq brasses de profondeur ; ce n'est, en réalité, qu'une cavité abritée au sud par la terre ferme, au nord par la batture de sable ou pointe aiguë qui sépare l'embouchure de la rivière Hayes du fleuve Nelson et que ces deux grands cours d'eau y ont déposée en la pressant de droite et de gauche. Le petit port est parfaitement abrité à la mer basse, car alors la batture est toute découverte et donne aisément l'idée d'une jetée artificielle. La mer haute la recouvre sans lui ôter toute sa force protectrice. L'accès de ce port n'est possible que pendant les mois d'août et de septembre, et n'est fréquenté que par les vaisseaux de l'honorable compagnie de la baie d'Hudson, qui annuellement y envoie un ou deux. Le mouillage se fait à plusieurs milles de la factorerie, d'où l'on va chercher les marchandises des vaisseaux en rade, au moyen d'une petite goëlette qui est une habituée du port, et qui fait de plus le service entre la factorerie et le fort de Churchill.

La rivière Severn, qui sert de voie

de communication pour arriver aux deux postes qui sont sur ses bords, est une assez belle rivière. Sa navigation est difficile; elle se décharge dans la baie d'Hudson à l'est du port Nelson. Par cette rivière et les lacs qui s'y déchargent, on arrive à la hauteur des terres d'où sort la rivière aux Tourtes, dont nous avons parlé plus haut. Les canots d'écorce suivent quelquefois cette route pour passer du lac Winnipig à la baie d'Hudson.

§ 3.—BASSIN INTERMÉDIAIRE.

Nous désignons sous ce nom les terres comprises entre les hauteurs qui envoient leurs eaux vers l'océan Arctique et celles qui les repoussent vers le bassin du Winnipig. Ce bassin intermédiaire, comme celui du Winnipig, se décharge tout entier dans la baie d'Hudson. Ce bassin n'a qu'une large artère à laquelle se relie toutes les veines, dans lesquelles circule la vie hydraulique de ce pays; à l'exception pourtant de quelques rivières sans importance qui se déchargent directement dans la baie d'Hudson. La grande artère dont nous parlons est la rivière aux Anglais, dite aussi *rivière Churchill*, appelé par les Cris *Missinipi* (grande Eau) et par les Chippewa *Janes-Dez nedhé* (rivière Grande). Comme nous l'avons fait observer en parlant de la rivière McKenzie, la rivière Churchill a deux de ses sources communes avec deux de celles qui alimentent autant de tributaires du fleuve du nord. Ces sources sont: le lac des îles qui, tout en alimentant la petite rivière de l'Eau claire, ne refuse pas son concours à la rivière Churchill, dans laquelle il se rend par le lac de Roches et le lac des Oeufs. La seconde source commune est le lac Wallaston. Ce dernier coule en partie vers le lac d'Athabaskaw, tandis qu'une autre partie de ses eaux se rend dans le lac Caribou, qui va fidèlement les verser à la rivière aux Anglais. Ce phénomène, après s'être produit deux fois pour

unir le fleuve Mackenzie avec le fleuve Churchill, se réitère pour assigner une origine commune au fleuve Churchill et à la rivière Siskatchewan, puisque le petit lac Long donne une partie de son eau à la rivière aux Castors et une autre partie à la rivière Blanche, affluent de la Siskatchewan. En définitive ce bassin intermédiaire a des sources communes avec les deux grands bassins que nous avons déjà décrits.

L'embouchure de la rivière Churchill forme le port du même nom sur les bords de la baie d'Hudson. Ce port, autrefois célèbre, est vaste, sûr et commode. Il reçoit encore aujourd'hui la petite goëlette qui fait le service entre le fort de Churchill et la factorerie d'York. C'est aussi ce port qui abrite les vaisseaux de la compagnie venus d'Angleterre, que quelque accident force à hiverner dans ces parages. Les sinuosités de la rivière Churchill lui assurent un cours aussi long qu'à la Siskatchewan. Son volume d'eau est au moins aussi considérable, mais les conditions de la navigation y sont bien différentes. Depuis le lac Primeau jusqu'à son embouchure, la rivière coule presque constamment au milieu de rochers, à travers lesquels elle semble s'être creusé un lit, où elle se trouve bien mal à l'aise, ce qui la fait bondir en soubresauts violents et irréguliers. Les rochers, irrités de son audace, se reculent et lui ouvrent des gouffres béants où elle se précipite avec violence. Entre ces cascades nombreuses, la rivière est calme et forme un enchaînement de lacs souvent fort beaux. Après cette vue d'ensemble énumérons plutôt les différentes parties du fleuve, celles du moins qui sont utilisées comme moyens de communication. Remontons à la source la plus éloignée, c'est-à-dire à la tête de la rivière aux Castors, que nous avons nommée tout à l'heure. Ce cours d'eau, que les canots de la compagnie du nord-ouest remontaient autrefois pour se rendre au petit lac des Esclaves par le lac Labiche, n'est sé-

paré de ce dernier que par un portage d'une couple de milles. De cette première source au lac de l'île à la Crosse, à l'eau haute du moins, la rivière aux Castors est navigable pour des canots d'écorce. Je l'ai descendue ainsi sans rencontrer la moindre difficulté, voguant à plein aviron pendant toute une semaine. Si l'eau pouvait se maintenir à cette hauteur, cette rivière serait d'autant plus avantageuse qu'elle traverse un pays en grande partie propre à la colonisation.

Malheureusement l'eau qui obéit à l'ordre du Tout-Puissant ne tient pas compte des désirs des faibles mortels, et la rivière aux Castors, plus haut du moins que le lac Vert, c'est-à-dire pendant plus des deux tiers de son cours est souvent bien peu propre à la navigation, même des canots d'écorce. Si je me souviens l'avoir descendue avec facilité, je ne puis oublier la difficulté et la fatigue que j'ai éprouvées en la remontant.

La plaine au milieu de laquelle coule la rivière aux Castors est toute couverte de lacs magnifiques où le poisson abonde. Les ramifications qu'elle forme à ses sources relie un grand nombre de ces petits lacs. Parmi ses affluents, on remarque ensuite la rivière du Nord, par où l'on passe quelquefois pour atteindre le lac des Brochets, et par lui Pembina qui conduit à l'Athabaska. Le magnifique lac Froid, qui reçoit les eaux du lac des Outardes, commence la série des lacs de la Truite, du Détroit et de la Poule d'eau, qui avec la rivière qui porte ce dernier nom, forment une route parallèle à la rivière aux Castors et qui est souvent suivie pour passer de l'île à la Crosse au lac la Biche.

La rive sud qui, après le coude qui lui fait changer de direction, devient la rive Est, est aussi enrichie de lacs fort remarquables, parmi lesquels on distingue le lac d'Original, le lac Vert, le lac Assiniboine, de plus, ceux dits des *Traines*, du *Dorcé*, de la *Plonge* et un grand nombre d'autres de moindre importance, dont nous épargnons la nomenclature aux lecteurs.

La rivière aux Castors se décharge dans le lac de l'île à la Crosse, un des principaux anneaux de la chaîne de lacs, connue sous le nom de *Rivière Churchill*. Remontons à d'autres sources de cette dernière; nous l'avons dit plus haut, une des sources de cette rivière lui est commune avec la petite rivière d'Athabaskaw ou de l'Eau claire, c'est le lac des Iles, alimenté par des rivières qui viennent des terres des Montagnais. Ce lac, après avoir donné une partie de ses eaux à la rivière Athabaskaw, confie le reste au lac des Roches, qui les remet au lac des Oeufs, où elles attendent celles au-devant desquelles nous voulons aller. Le lac de la Loche est ordinairement considéré comme la tête de la rivière Churchill. Ce lac se décharge dans la rivière du même nom, où les voyageurs doivent faire au moins trois portages. En laissant le lac de la Loche, on entre dans celui du Bœuf, long de 40 milles et qu'enrichit la rivière du même nom. Le détroit aussi du Bœuf relie ce lac à celui des Oeufs aussi nommé lac *Clair*, que nous avons déjà indiqué deux fois, qu'il faut laisser au nord pour, par la rivière Creuse, descendre au sud est, vers le lac de l'île à la Crosse, où nous retrouverons les eaux de la rivière aux Castors.

Le lac de l'île à la Crosse, long d'environ 60 milles, réunit les eaux de toutes les sources de la rivière aux Anglais et les confie ensuite à la rivière la Puise, qui, après leur avoir fait sauter cinq grands rapides et leur avoir adjoint la rivière Caribou, qui vient du lac des Cris, remet le tout au lac Primeau.

Le rapide Croche, ceux du Milieu et du Genou ballottent violemment cette onde, qui a besoin de se reposer dans le lac du Genou, d'où elle sort pour former la rivière aux Foins et y recevoir le tribut de la rivière d'Épinettes. Ces deux courants cheminent ainsi ensemble tranquillement, comme pour relier connaissance puisque leurs eaux viennent en partie du même point. Un nouvel élargissement du

fleuve disperse cette réunion par le lac des Sables. Bon gré, mal gré, il faut ensuite sauter le rapide du Serpent, traverser le lac du même nom et celui de la Souris.

Les gros et difficiles rapides des Epingies, du Bouleau et du Canot-tourné, lancent l'eau qu'ils reçoivent dans le lac de l'Huile d'Ours, d'où elles passent dans celui de la Truite par la cascade du Harrier. La rivière à la Truite, qui vient du nord, se jette dans le lac auquel elle donne son nom. Les beaux rapides de la Truite, des Equors et de la Grosse-Roche sont le trait d'union avec le lac du Diable, à la suite duquel quatre rapides, aux difficultés exceptionnelles, ont reçu cette triste appellation qui, malheureusement dans la bouche de nos anciens voyageurs, s'attachait trop souvent à tout ce qui les contrariait, tant il est vrai que l'oubli de Dieu entraîne nécessairement l'esclavage du démon.

Echappé à l'empire de Satan, la rivière Churchill se repose un instant dans un tout petit lac ; puis entre dans celui de la Loutre, en descendant majestueusement le si beau rapide du même nom.

Les deux montagnes et les cascades qui les suivent, conduisent à l'embouchure de la rivière Rapide, affluent du sud qui, par le lac du Lièvre, décharge le grand lac Laronge et quelques autres qui s'y rattachent. La vue des deux montagnes nous a préparés au spectacle grandiose qu'offre à nos regards la cataracte formée par la rivière Rapide et qui se précipite d'une élévation d'une centaine de pieds. Ces eaux bouillonnantes se calment un peu en tombant dans la rivière Churchill ; après ce repos instantané, elles reprennent leur agitation avec la série des rapides et des cascades qui les conduisent au fort de Traite, à l'extrémité duquel se trouve le portage du même nom, dont nous avons déjà fait connaissance.

La partie de la rivière Churchill que nous venons de décrire, distance de 300 à 400 milles n'est navigable

que pour nos embarcations actuelles. Il ne peut être question de l'utiliser autrement. Ces rapides que nous avons énumérés offrent des difficultés sérieuses ; plusieurs sont très-dangereux et nécessitent une vingtaine de portages.

De l'extrémité sud du lac de l'île à la Crosse jusqu'à l'embouchure de la rivière à la Loche, distance d'environ 120 milles, il n'y a pas d'obstacle à la navigation ; seulement il faudra longtemps encore avant que le pays change au point d'y faire remplacer les canots et les berges par d'autres vaisseaux.

Un peu plus bas que le portage du fort de Traite, on aperçoit l'embouchure d'une autre rivière Caribou ; c'est celle du grand lac du même nom *Deer's-Lake*. Cette nappe d'eau est une des plus vastes de l'Amérique ; elle ne mesure pas moins de 150 à 200 milles. Tout entouré de roche cristalline, ce lac a une grande profondeur et ses eaux sont d'une limpidité remarquable. Le lac Caribou reçoit les eaux du lac des Brochets qui lui-même en est redevable au lac Wollaston, celui-là même qui, comme nous l'avons dit plus haut, alimente aussi le tributaire oriental du grand lac Athabaskaw.

Depuis le confluent de la rivière Caribou, je n'entreprendrai pas de décrire la rivière jusqu'à la baie d'Hudson, où elle se décharge. Je n'ai jamais vu cette partie du fleuve, je n'ai jamais rencontré qui que ce soit qui l'ait visitée. Cette partie était pourtant fréquentée autrefois, car c'est par là, comme par le fleuve Nelson, que l'honorable compagnie de la baie d'Hudson pénétrait dans l'intérieur de ses domaines. L'excessive difficulté de monter ces deux fleuves et même de les descendre, a fait renoncer à l'un et à l'autre, et le bas de la rivière Churchill ne voit plus les bateaux de la compagnie.

La violence des rapides de tout ce grand cours d'eau s'explique par le fait que, lui aussi, traverse la chaîne des Laurentides. Le haut de la rivière aux Anglais, qui est en dehors de

cette chaîne, n'a pas l'impétuosité qu'on lui trouve ensuite.

Outre le grand fleuve, le bassin intermédiaire a encore d'autres rivières, qui se déchargent aussi dans la baie d'Hudson, telles que la rivière aux Phoques (*Seal-river*) et quelques autres, dont nous ne connaissons que les noms, et sur lesquelles il nous est impossible de fournir le moindre renseignement.

Tout le bassin intermédiaire est, par excellence, la région des lacs; ils y sont multipliés avec profusion.

CHAPITRE III.

CONDITION POLITIQUE.

La division politique du département du Nord en forme trois portions bien distinctes connues sous les noms de *terre du Nord-Ouest*, *terre de Rupert* et *colonie de la Rivière-Rouge*. Étudions la condition de chacune de ces parties.

§ 1.—TERRITOIRE DU NORD-OUEST.

Cette première division politique renferme toutes les terres arrosées par les eaux qui se jettent dans la mer Glaciale, ce que nous avons déjà nommé *bassin arctique*, et comprend l'espace enclavé dans l'angle formé par les montagnes Rocheuses et la hauteur des terres qui serpentent depuis le mont Hooker jusqu'à l'extrémité septentrionale de la péninsule de Melville.

La première reconnaissance que je sache avoir été faite du territoire du Nord-Ouest est celle de Samuel Hearne, qui, en 1769, partit de Churchill et explora l'intérieur jusqu'à la rivière du Cuivre. Le reste a presque tout été découvert par des employés de la compagnie du Nord-Ouest. Cette compagnie se forma, en Canada, en 1783, dans le but de monopoliser ou de consolider les intérêts de ceux qui, depuis la conquête de la N.-France par l'Angleterre, continuaient le trafic

des pelleteries dans les pays sauvages. Le nom qu'a pris cette compagnie n'indique pas, ce me semble, un droit de possession du territoire que je désigne sous le même vocable. Cette association ne s'est ainsi nommée que parce qu'en partant du Canada elle se dirigeait vers le nord-ouest du continent, ou pour donner cours à la pensée qui dès le début avait animé les voyageurs prenant la même direction: cette pensée était celle de trouver un passage au nord ou à l'ouest pour pénétrer jusqu'à l'Océan Pacifique. La position géographique, dans l'Amérique anglaise, de la partie dont je parle, lui a valu tout naturellement le nom qu'elle porte.

Quoi qu'il en soit du nom, la compagnie du Nord-Ouest n'existe plus; en s'unissant à celle de la baie d'Hudson, il n'a pas été question de titre spécial à la propriété de ce territoire, non plus qu'à quelque droit ou privilège à cet égard.

En 1821, époque à laquelle les deux compagnies rivales, et ruinées par la rivalité, consolidèrent leurs intérêts, le gouvernement anglais leur donna, sous le titre de *compagnie de la baie d'Hudson*, une licence ou privilège exclusif, à l'effet de faire seules la traite des pelleteries parmi les sauvages à l'ouest de la terre de Rupert. Cette licence était accordée pour 21 ans. Avant l'expiration de ce terme, 1838, elle fut renouvelée pour vingt et une autres années, c'est-à-dire pour jusqu'en 1859. Ce monopole n'a pas été continué de droit depuis cette époque, en sorte qu'aujourd'hui l'honorable compagnie de la baie d'Hudson, qui occupe encore le territoire du Nord-Ouest, n'y a aucun privilège, elle ne prétend à aucun. Les oppositions sont libres; les unes y pénètrent par le lac la Biche au Sud-Ouest; d'autres viennent de l'ouest par la rivière à la Paix, après avoir franchi les montagnes Rocheuses. Ces oppositions n'ont pas encore été bien préjudiciables au commerce de la compagnie. L'éloignement de ces pays, la difficulté d'y pénétrer, celle

de s'y maintenir, les frais énormes du transport, tout cela ne peut que déconcerter des ambitions ordinaires et ruiner des entreprises privées. D'ailleurs la prépondérance que l'honorable compagnie de la baie d'Hudson a acquise sur les sauvages de ce territoire, la facilité que lui offrent ses différents établissements qui se relient et se soutiennent mutuellement, tout cela rend la concurrence difficile, si difficile que, l'année dernière, tous les concurrents s'étaient retirés et qu'en définitive la compagnie est seule. L'existence politique de cette portion du domaine de l'Angleterre en Amérique est fort singulière ; le gouvernement de la métropole ne s'en occupe nullement ; aucune colonie n'y a ou ne peut y avoir d'action ; personne n'y possède de droits ou de privilèges, et ce pays est là sans loi, sans gouvernement, sans administration, sans juridiction civile ou judiciaire. Qui va changer la position politique de ce pays ? Sera-ce l'Angleterre ? sera-ce le Canada ? Les Etats-Unis vont-ils se mettre en tête de l'acquiescer, par la raison toute simple que c'est la route la plus difficile pour atteindre leur Amérique russe ? Voilà autant de questions que l'on se fait naturellement et dont la réponse est enfermée dans les replis mystérieux de l'avenir. Pour ma part, comme il y a des difficultés énormes à coloniser les quelques points arables de ce vaste territoire, j'avouerai tout naïvement que j'aimerais autant, et peut-être mieux, le voir rester ce qu'il est que de le voir changer, si les changements doivent être ce qu'il me semble impossible qu'ils ne soient pas.

§ 2. *La terre de Rupert.*—Ce nom est celui que porte le territoire de l'honorable compagnie de la baie d'Hudson, c'est-à-dire toutes les terres arrosées par les eaux qui se jettent dans la baie d'Hudson, y compris son prolongement, la baie James. En parlant du département du Nord, nous employons le mot *terre de Rupert* pour désigner seulement une partie du grand tout auquel il appartient, pour indiquer tou-

tes nos terres portant le tribut de leurs cours d'eau dans la grande baie.

La condition politique de cette portion du département du Nord est bien différente de la précédente. Ce pays est soumis à une compagnie qui a des titres incontestables, au moins à une partie de ce vaste domaine et, selon l'opinion de savants jurisconsultes, des titres certains à la possession du tout. Nous n'entreprendrons pas de discuter les raisons pour ou contre cette possession, nous nous contenterons, après avoir indiqué l'objection qui nous paraît la plus plausible, d'indiquer aussi les titres et privilèges de cette compagnie.

L'objection la plus forte contre les droits de l'honorable compagnie de la baie d'Hudson est la possession antérieure de son territoire par la France. La charte octroyée par Louis XIII en 1626 donne à la compagnie de la Nouvelle-France le territoire de la Baie d'Hudson, quarante-quatre ans avant que celle octroyée par Charles II d'Angleterre ne le cède à son cousin le prince Rupert et à ses compagnons d'aventures. On affirme que par le traité de Ryswick, en 1696, toute la baie d'Hudson a été reconnue comme appartenant à la France. Le traité d'Utrecht, en 1713, cède à l'Angleterre les côtes de la baie d'Hudson, et ce n'est qu'alors que l'Angleterre acquit un titre certain dans ces parages ; de plus, dans ce traité, on ne négligea pas de stipuler les clauses qui assurent la protection de la compagnie de la Nouvelle-France, déjà mise en possession de ce pays, en vertu de la charte de Louis XIII. Quoique les limites des possessions françaises et anglaises ne soient pas bien définies depuis l'époque du traité d'Utrecht jusqu'en 1763, néanmoins les Anglais, même les moins favorables aux prétentions des Français, reconnaissent que la rivière Rouge et la Siskatchewan faisaient partie de la Nouvelle-France, et que c'est cette partie qui, avec le reste des possessions françaises du Canada, a été cédée à l'Angleterre par le traité de Paris. Or par ce traité de

Paris les Canadiens français reçurent la garantie de leurs droits et privilèges et la promesse « de n'être pas soumis à d'autres impôts que ceux établis sous la domination française. » Donc la compagnie de la baie d'Hudson n'a aucun droit ni privilège sur la vallée de la rivière Rouge, non plus que sur celle de Siskatchewan, et ses titres restent douteux pour une partie des pays situés au nord de ces deux vallées.

Voilà l'objection, je n'en discuterai ni le mérite ni la portée; je ne fais que la constater et, à l'exemple de tant d'autres qui la connaissaient aussi bien et mieux que moi, qui de plus étaient juges compétents dans ce conflit d'opinions et de prétentions, et qui pourtant n'ont pas fait la moindre tentative pour priver l'honorable compagnie de la baie d'Hudson de ses droits et privilèges, je me tairai sur ce doute. Ce puissant *transact*, si tant est qu'on ait cru en avoir besoin, laisse de fait la compagnie de la baie d'Hudson maîtresse du pays, dans les limites assignées par sa charte.

Cette charte, nous l'avons dit plus haut, fut donnée, en 1670 par Charles II d'Angleterre, à son cousin le prince Rupert, sous le patronage duquel s'était formée une association de marchands et d'aventuriers qui, eux aussi, espéraient trouver un passage au nord-ouest pour les mers occidentales. Cette association aux termes de la charte, est désignée sous le titre de : « le gouverneur et la compagnie des aventuriers d'Angleterre traitant dans la baie d'Hudson, » est celle connue sous le nom de « l'honorable compagnie de la baie d'Hudson. » En vertu de cette charte, la possession entière et complète du territoire qu'elle désigne est cédée à cette compagnie. La chasse, la pêche, la traite des fourrures sont aussi son privilège exclusif; elle a de plus sur ceux qui habitent ce pays une juridiction absolue; en un mot, cette compagnie est déclarée maîtresse de tout le pays et de tout ce qui s'y rattache. Telle est la position politique de la terre de Rupert.

Telle est, du moins, celle que lui fait sa charte à laquelle dans la pratique le gouvernement impérial a accordé jusqu'à ce jour l'aval d'un titre réel.

Je ne sache pas que la compagnie ait jamais fait valoir ses droits exclusifs de pêche ou de chasse; mais elle a insisté jusqu'en 1848 pour conserver son monopole commercial.

Cette prétention a été abandonnée depuis, et en définitive, depuis cette époque, il y a ici une liberté absolue de commerce; la prépondérance de la compagnie dans la terre de Rupert, comme dans le territoire du Nord-Ouest, n'est attribuable qu'aux ressources de son organisation et non pas à ses droits et privilèges. Tout le monde est libre d'aller, de venir, de chasser, de traiter. A part les difficultés matérielles que l'on rencontre en voyageant, il n'y a pas sous le soleil un pays où l'on jouisse de plus de liberté, et cela malgré l'impression répandue au loin que la compagnie tient le pays dans un demi-état d'esclavage. La compagnie conserve pourtant encore ses titres et exerce sa juridiction civile. Cette position doit être prise en considération quand on examine la condition politique à faire à ce pays, quand on parle des changements à y introduire. Ces changements s'élaborent, quels seront-ils? Les Etats-Unis, qui croient avoir droit à tout ce qui leur convient, regardent comme naturel de venir prendre possession de ce pays. La nouvelle confédération des possessions britanniques ne nous perd pas de vue. Que va faire l'Angleterre? Quel parti va prendre la compagnie? Quelques années de plus auront résolu, je suppose, ce problème que je ne me charge pas d'examiner.

§ 3.—COLONIE DE LA RIVIÈRE ROUGE.

Nous venons de parler des deux grandes divisions politiques du département du Nord. Il nous reste à en mentionner une troisième, celle au milieu de laquelle nous traçons ces lignes. Un noble Ecossais auquel sa position dans l'honorable compagnie

de la baie d'Hudson assurait une grande influence conçut le projet de fonder une petite colonie au milieu de la terre de Rupert. Il obtint à cet effet la cession d'une certaine étendue de terres sur les bords de la rivière Rouge et de l'Assiniboine, et commença là l'établissement qui porte encore son nom : *Selkirk Settlement*. Cet oasis du désert, où devaient venir se reposer le voyageur et le traiteur au déclin de leur vie, est plus connu sous le nom de *Rivière Rouge* (Red-River Settlement) ou d'*Assiniboia*.

Cet établissement, commencé en 1812, rencontra bien des difficultés qui plusieurs fois l'exposèrent à une ruine complète. Il résista néanmoins à toutes ces atteintes de destruction, mais son fondateur ne devait pas en voir le développement. La compagnie de la baie d'Hudson racheta des héritiers de lord Selkirk les terres qu'elle avait vendues à Sa Seigneurie, et aujourd'hui c'est la compagnie qui gouverne cette petite colonie. Les limites de l'Assiniboia sont bien circonscrites, puisqu'elle n'embrasse qu'un rayon d'une soixantaine de milles, autour d'un point situé au confluent des deux rivières Rouge et Assiniboine. Cette colonie a donc l'avantage d'être tracée à rond de compas. Nous sommes enfermés dans un cercle ; ce serait une erreur injuste de nous croire dans un cercle vicieux. Quoique sous l'autorité de l'honorable compagnie de la baie d'Hudson, la colonie de la Rivière-Rouge a son caractère politique à part. Le temps lui a élaboré une constitution qui, pour n'être en théorie que ce qu'elle était au jour du monopole de la compagnie, est néanmoins aujourd'hui bien différente dans la pratique. L'établissement est administré par un gouverneur qui n'est pas toujours le gouverneur de la terre de Rupert, qui n'a pas même toujours été un membre de la compagnie. L'honorable juge F. Johnson a été gouverneur ici ; le colonel Coldwell, gouverneur avant ce dernier, non-seulement n'était pas membre de la compagnie, mais avait été choisi par la couronne.

Le gouverneur d'Assiniboia a, pour l'assister dans son administration, un conseil composé d'un nombre indéfini de membres. Ces membres sont aussi à la nomination de l'honorable compagnie de la baie d'Hudson ; mais la justice veut que nous disions que la compagnie, sans introduire dans le pays le principe électif, a depuis douze ans, au moins à ma connaissance personnelle, basé le choix des conseillers sur le sentiment public bien plus que sur ses propres intérêts, ses intérêts commerciaux du moins, elle a nommé comme conseillers plusieurs de ceux qui font à son commerce la plus chaude opposition. Il est vrai que, dans deux circonstances, elle a refusé de nommer des citoyens qui avaient présenté à cet effet, en leur faveur, des pétitions revêtues d'un bon nombre de signatures ; mais il faut se souvenir, et j'en ai la preuve officielle, que ces messieurs, anticipant un refus qu'ils n'auraient pas éprouvé sans cela, ont publiquement accablé la compagnie et le conseil de la colonie de tant d'injures si gratuites que leur nomination devenait une impossibilité, tant pour l'honneur de la compagnie elle-même que pour l'honneur du conseil, dont plusieurs membres auraient donné leur démission si on leur avait imposé des collègues ainsi disposés. Au demeurant, le conseil administratif, qui est en même temps législatif, n'est pas choisi par la voie des suffrages. Il se compose d'éléments divers, pris dans les différents ordres de la société, dans différentes parties de la colonie, et parmi ceux dont on a le droit d'espérer une somme raisonnable d'intelligence. Si le choix de ces conseillers n'est pas le meilleur possible aux yeux de tout le monde, il est, je crois, aussi bon qu'on pourrait l'espérer, quand même son élection serait remise entre d'autres mains que celles de la compagnie. Membre de ce conseil nous-même, une conviction consciencieuse nous force à dire que les affaires publiques y sont traitées avec toute la loyauté possible. Le gouverneur n'y

exerce pas d'autre influence que celle du droit et de la raison contre balancée nécessairement par les intérêts des membres, dont un seul appartient à l'honorable compagnie. La justice est administrée par un juge en chef, avec le titre de *recorder*, aidé de juges de paix. Les conseillers le sont de droit; ce tribunal forme notre cour suprême et a ses sessions trimestrielles. Il y a de plus une fois par mois, dans le district central, et une fois tous les deux mois, dans tous les autres districts, des cours dites *petites cours*, pour s'enquérir des causes civiles d'une importance secondaire. Ces cours sont présidées par un juge de paix aidé de plusieurs magistrats; ces derniers sont à la nomination du conseil colonial.

Le gouverneur et le recorder, les deux seuls employés dont le salaire ait quelque importance, sont payés par la compagnie. Le traitement des autres fonctionnaires est assez modique pour qu'on puisse le puiser dans le trésor de la colonie. Ce trésor n'est pas le coffre-fort de la compagnie, tant s'en faut. Notre revenu public a ses sources dans les droits d'entrée en percevant 4 pour 100 sur les prix d'achat; plusieurs articles, entre autres les instruments d'agriculture, ne sont pas soumis à ce droit. Les licences et amendes sont les autres sources de ces revenus. La compagnie est soumise à ces lois comme les autres. Les comptes publics de la colonie d'Assiniboia ont un avantage que bien des gouvernements, même électifs, pourraient leur envier, ils se ferment toujours par un excédant de recettes. Les conseillers, n'étant pas élus par le peuple, n'ont pas le courage de le taxer et encore moins de s'en faire payer largement.

Une population d'à peu près 10,000 âmes, parlant le français, l'anglais, le celtique, le saulteux, le cris, etc., compose ce petit peuple.

Séquestré du reste du monde depuis si longtemps, il voit les communications devenir plus faciles et le flot de la civilisation avec ses avantages, et

peut-être, hélas! son écume, menacer de repousser le flot de son extrême liberté, cette liberté, trop indolente peut-être souvent, mais bien sûr plus honnête et plus loyale que ses détracteurs ne le soupçonnent et ne le disent.

Telle est, en peu de mots, et pour ne pas trop fatiguer par de longs détails, la position politique de la colonie de la Rivière-Rouge. Enfant de la terre de Rupert, elle suivra sans doute le sort de sa mère, et sera entraînée par les combinaisons qui régleront le sort de cette dernière. Cependant cette enfant, sans être tout à fait émancipée, a acquis certains droits; elle possède ou occupe ses terres (qu'elle n'a pas toujours payées), elle les a arrosées de ses sueurs. Il est vrai que ses sueurs n'ont pas toujours été abondantes, mais c'est l'enfant du désert. Elle a donc des droits à l'indulgence. Elle ose se flatter que l'étranger ne recevra pas ici une préférence injuste; que dans les grandes et savantes combinaisons qui sont préparées par la mère patrie et son frère aîné, le Canada, on ne perdra pas tout à fait de vue l'histoire de son passé.

Dans la colonie elle-même il règne une certaine agitation et inquiétude au sujet de son avenir. Les uns, en très-petit nombre, qui espèrent gagner par un changement quelconque, le demandent à grands cris; d'autres, considérant plus les systèmes que leur application, voudraient pouvoir tenter un changement, ne se doutant pas qu'on ne revient plus à l'état primitif d'où ils veulent s'écarter; le plus grand nombre, la majorité redoute ce changement. Plusieurs ont bien raison, le pays pourra gagner à ces modifications, il acquerra sans doute bien des avantages qui lui manquent, mais la population actuelle perdra certainement. Comme nous aimons plus le peuple que la terre qu'il occupe, que nous préférons le bonheur du premier à la splendeur de l'autre, nous en sommes à répéter ce que nous avons déjà dit: que nous redoutons beaucoup pour notre population quelques-uns des changements qu'on lui

promet. On croira d'autant plus facilement à la sincérité de cette conviction, que personnellement nous aurions bien des raisons de désirer ces changements.

CHAPITRE IV.

ORGANISATION ET DIVISION COMMERCIALES.

Le pays que nous habitons étant soumis à une compagnie marchande, tout ce qui tient à son organisation mercantile acquiert de l'importance; c'est pourquoi nous voulons parler un peu de ce qui se rattache à cette constitution et indiquer les divisions qu'elle a formées pour son fonctionnement.

§ 1.—ORGANISATION COMMERCIALE.

Le gouverneur et la compagnie des aventuriers d'Angleterre traitant à la baie d'Hudson se constituèrent en société dès le moment de l'obtention de la charte qui leur fut octroyée par Charles II en 1670. Des droits et des privilèges ne suffisent pas pour organiser des opérations commerciales; aussi cette compagnie dut fournir des fonds, dont la mise en action constitua le capital de la compagnie. Ce capital d'abord peu considérable, fut ensuite augmenté au point qu'en 1863 il s'élevait à la somme de 500,000 livres sterling (12,500,000 francs) et les actions étaient réparties irrégulièrement entre près de trois cents membres. Tous ces actionnaires confiaient leurs intérêts à un comité de régie, ayant à sa tête un gouverneur et un député gouverneur. Le comité formé à Londres y dirigeait les opérations de la compagnie, effectuant la vente des pelleteries et tout ce qui avait trait à la prospérité de l'association.

En 1863, la compagnie de la baie d'Hudson, ainsi constituée et dirigée, entra dans une phase nouvelle. La société dite *internationale financière* acheta toutes les parts, propriétés, droits et privilèges de l'honorable

compagnie de la baie d'Hudson, ainsi que les fonds de réserve que le comité avait habilement ménagés pour faire face à des éventualités imprévues. Le capital de la compagnie, comme nous l'avons dit plus haut, s'élevait à un demi-million de livres sterling divisé en parts de 100 livres chacune. On estima les restes des propriétés, les droits et les privilèges à 1 million, soit en tout un capital nominal de 1,500,000 livres sterling (27,500,000) francs. Les actionnaires furent invités et consentirent à vendre leurs parts à 300 pour 100 au prorata de leur mise en action, et la société internationale paya 1 million et demi aux actionnaires de l'honorable compagnie de la baie d'Hudson. Cette transaction fit passer tout l'avoir de l'honorable compagnie de la baie d'Hudson entre les mains de la dite société internationale financière, qui ne resta pas longtemps en possession du vaste domaine qu'elle venait d'acquérir; elle le remit bientôt sur le marché en en élevant la valeur à un capital nominal qu'elle évalua à 2 millions de livres sterling (50,000,000 de francs) et qu'elle offrit en vente par parts de 20 livres. Ces parts furent achetées par un grand nombre d'actionnaires, puisqu'au mois de novembre 1865 on comptait déjà quatre cent vingt acquéreurs. Ces nouveaux associés reconstituèrent l'honorable compagnie de la baie d'Hudson, élurent un gouverneur, un député gouverneur, un comité qui devaient continuer de diriger les opérations commerciales de l'ancienne compagnie ainsi modifiée. La nouvelle compagnie ajoutait à son programme le projet d'établir une ligne télégraphique à travers toutes ses possessions, et autres grandes améliorations, à l'exécution desquelles elles ne voyait pas tout d'abord toutes les difficultés qui existent véritablement.

Ces différentes transactions nous mettent en face de trois opérations commerciales diverses: 1° la vente faite par les premiers actionnaires de la compagnie de la baie d'Hudson,

vente qui leur donne, pour leurs droits et privilèges, un profit net de 200 pour 100, à raison de la première mise en action ; 2^o la spéculation opérée par la société internationale financière, qui gagne un demi-million de livres sterling, si toutefois, ce que nous ignorons, elle a pu vendre toutes les parts représentant le capital de 2 millions ; 3^o l'acquisition faite par les nouveaux actionnaires de la compagnie de la baie d'Hudson qui, héritiers des propriétés, droits et privilèges des anciens, sont pourtant dans une position financière bien différente, puisqu'il leur a fallu déboursé 2 millions de livres sterling, tandis que leurs prédécesseurs, les premiers actionnaires du moins, ayant les mêmes droits aux mêmes profits, n'avaient jamais déboursé que 500 000 livres. Il faudrait donc aux actionnaires actuels des profits nets quatre fois plus considérables qu'autrefois pour payer des dividendes égaux.

Quoi qu'il en soit des changements opérés au sein de l'honorable compagnie de la baie d'Hudson en Angleterre, son organisation reste la même dans la terre de Rupert. Son gouvernement général et son comité, tout en conservant la haute main et la direction, ne prennent pas plus part aujourd'hui qu'autrefois à la partie la plus difficile de ses opérations, c'est-à-dire à la traite des pelleteries dans les pays sauvages.

Cette dernière charge a toujours été et est encore confiée à des employés formant non une association distincte, mais une organisation différente, toute une hiérarchie commerciale et active, soumise au comité de régie, n'ayant aucune part au capital ni aux propriétés, aucun droit aux privilèges ; recevant seulement la récompense de ses travaux, les uns par un salaire ou une somme fixe, prise sur les profits bruts, les autres par une quote-part aux profits nets. Voici les titres des membres de cette hiérarchie :

1^o Le gouverneur de Ruperts' land appointements fixes et variés ;

2^o Les facteurs en chef (chief factors), bourgeois, de deux parts ;

3^o Les traiteurs en chef (chief traders), bourgeois, d'une part ;

4^o Les commis (clerks), avec un salaire variant de 75 à 100 livres ;

5^o Les apprentis commis (apprentice clerks), salaire variant de 25 à 27 livres ;

6^o Les maîtres de poste (post masters), salaires de 40 à 75 livres ;

7^o Les interprètes, salaire de 30 à 45 livres sterling,

8^o Tout un monde de voyageurs ; guides, gouvernails, pilotes, devant de berges ou de canots, milieux ou rameurs, avec des gages qui varient de 16 à 40 livres sterling.

Les salaires fixes, depuis celui du gouverneur de Ruperts' land jusqu'à celui du dernier des employés, comptent comme dépenses de la compagnie et sont pris sur les profits bruts. L'intérêt des sommes en circulation est aussi prélevé sur les profits bruts et se paye aux actionnaires. Ces intérêts sont calculés à 5 pour 100.

Les dividendes payés aux actionnaires, ainsi que la quote-part des facteurs en chef et celle des traiteurs en chef, étant le résultat des profits nets, varient nécessairement comme ces derniers.

Ces profits après toutes les dépenses payées, sont divisés en dix portions égales ; six sont pour les actionnaires au prorata de leur mise en action, les quatre autres dixièmes sont subdivisés en quatre-vingt-cinq parts. Ces parts sont en moyenne d'environ 300 livres sterling (7,500 francs.) Un facteur en chef reçoit deux de ces parts tant qu'il est en activité de service et pendant l'année qui suit son congé. Un traiteur en chef n'a qu'une de ces parts pendant le même laps de temps. Pendant les six années qui suivent cette première année de retraite, les chefs facteurs, comme les chefs traiteurs, reçoivent annuellement, respectivement, la moitié de ce à quoi ont droit les mêmes officiers en activité de service.

Le gouverneur de Ruperts'land diri-

ge les affaires des départements qui lui sont confiés. Pour l'aider dans son administration, il réunit annuellement un conseil qui se compose des chefs facteurs et des chefs traiteurs. C'est là que s'élaborent les réglemens que l'on croit utiles au succès de la traite des pelleteries. C'est au nom de ce conseil que l'on assigne à chaque officier subalterne le poste qu'il doit occuper, comme le salaire qu'il doit recevoir; c'est aussi ce conseil qui recommande au gouverneur et au comité de régie les commis qui doivent être promus au grade de traiteurs en chef, et les traiteurs en chef que l'on veut classer parmi les facteurs en chef.

Les différens départements se divisent en districts; chaque district a à sa tête un facteur ou traiteur en chef, sous les ordres duquel se trouvent tous les autres employés. Les districts renferment plusieurs postes ou forts, confiés à des officiers de différens ordres.

Chaque poste a ses comptes à part qui indiquent les profits ou pertes de ce poste vis-à-vis du district, tout comme si ses affaires se traitaient entre des étrangers. Les districts ont aussi leurs comptes qu'ils règlent avec la factorerie, le dépôt ou les districts qui leur fournissent hommes, marchandises, provisions, etc., etc., et auxquels en retour ils remettent leurs pelleteries. Tous ces comptes sont tenus avec une minutie de détails étonnante. En les examinant, on dirait plutôt des compagnies rivales que les membres d'une même association travaillant dans un intérêt commun. Cette sage organisation, cette adroite comptabilité ont l'heureux effet de créer une vive émulation et un grand esprit d'économie. Chaque officier doit présenter les comptes du poste qui lui est confié; ces comptes sont examinés, scrutés, contrôlés, changés, modifiés par ceux auxquels est dévolue cette charge. Le chiffre des dépenses de l'année, mis en regard du chiffre de la valeur des pelleteries ou autres objets four-

nis, donne une idée exacte, sinon du travail, du moins du succès de celui qui a la charge de ce poste; et comme l'avancement de ce dernier dépend beaucoup de ce succès, tous les employés sont intéressés à augmenter le profit général, auquel pourtant en réalité le plus grand nombre n'a aucune part.

Ce sont ces adroites combinaisons et la stricte parcimonie qui règne partout, qui ont assuré le succès de cette compagnie, dont le commerce s'étend depuis l'Océan Atlantique jusqu'au Pacifique. Ses ramifications embrassent toute l'Amérique britannique, à l'exception des provinces maritimes et de la partie du Canada située au sud du Saint-Laurent. Cette compagnie, par la sagesse de son organisation, l'habileté et l'énergie d'un grand nombre de ses membres, s'est maintenue, s'est développée, a soutenu des luttes quelquefois redoutables, et donne en général à ses membres des dividendes bien capables de les rémunérer. On doit dire à sa louange que sa conduite a été telle que sur toute l'étendue de son immense organisation les sauvages, même les plus cruels, ont appris d'elle à aimer et à respecter l'homme civilisé, et que ce dernier peut partout voyager avec la plus grande sécurité. Il n'est pas besoin de dire que des abus particuliers se sont produits sur plusieurs points. Le monopole les a multipliés, les rivalités ont fourni des prétextes. Le commerce de *l'eau de feu*, qui se trouve aujourd'hui limité à quelque district seulement, est peut-être le seul reproche que l'on puisse actuellement faire raisonnablement à la compagnie comme corps, puisque c'est le seul que je sache être approuvé par ceux qui la dirigent.

§ 2. — *Division commerciale.* — La compagnie, au point de vue de ses opérations commerciales, a divisé en quatre départements le pays où elle se trouve: 1o le département de Montréal, qui comprend les établissemens que la compagnie possède en Canada-est; 2o le département du Sud, qui

renferme les autres établissements du Canada et ceux de la terre de Rupert, à l'est du 90^e degré (quatre-vingt dixième degré de longitude occidentale); 30 le département occidental, à l'ouest des montagnes Rocheuses; 40 enfin le département du Nord qui nous occupe, et dont nous avons déjà tracé les limites.

Le département du Nord renferme dix districts, qui sont : les districts de Mackenzie, d'Athabaskaw, de la rivière aux Anglais, de la rivière Siskatchewan, de Cumberland, de la rivière du Cygne, de la rivière Rouge, du lac la Pluie, de la rivière aux Brochets [Norway house], et enfin le district d'York.

1^o *District de la rivière Mackenzie.*—Ce district, le plus important par le nombre et la qualité des fourrures, comprend, outre les environs du grand lac des Esclaves, toutes les terres arrosées par le fleuve Mackenzie proprement dit et ses affluents, ainsi que par les autres fleuves qui se déchargent dans la mer Arctique. Presque tout ce district est et doit rester pays de chasse. A l'exception de quelques points isolés sur le fleuve Mackenzie et sur la rivière du Liard, la culture est impossible. Le froid est partout d'une intensité extrême, malgré les consolantes assurances données par l'inspection des lignes isothermes que la science multiplie sur certaines cartes de géographie, et qui sûrement n'ont pas été tracées par ceux qui ont habité longtemps le pays. Le district de la rivière Mackenzie possède des gisements carbonifères, des puits de poix minérale et bitumineuse. D'immenses stratifications calcaires avoisinent les roches primitives. Le chef-lieu de ce district est le fort Simpson, situé à 61^o 51', 25, de latitude par 121^o 51, 15, de longitude, au confluent de la rivière au Liard avec le fleuve Mackenzie. C'est dans ce fort que réside le bourgeois en charge du district; c'est aussi là que se réunissent les commis des différents postes vers la fin d'août pour recevoir les ordres de leur chef et les marchandises né-

cessaires à la traite des pelleteries. On pénètre dans le district de la rivière Mackenzie en descendant le fleuve du même nom. L'embouchure de ce fleuve, qui donne le tribut de ses ondes à la mer Glaciale, forme un immense port de mer. On connaît les difficultés de la navigation par le détroit de Behring, difficultés qui jusqu'à ce jour n'ont pas même permis de tenter la voie de mer pour arriver au district Mackenzie. La route par dessus les montagnes Rocheuses, quoique praticable, offre les plus sérieuses difficultés, qui constituent une impossibilité réelle, quoique non absolue. Par delà ces montagnes Rocheuses, le district de la rivière Mackenzie possède un poste que nous en avons comme exclu, en assignant la chaîne des grands monts pour la limite occidentale du département du Nord. Ce poste est celui situé sur les bords du fleuve Youcan.

En traçant les limites du département du Nord, nous n'avons pas fait attention à ce poste, parce que nous le croyons sur le ci-devant territoire russe, aujourd'hui propriété des Etats-Unis.

2^o *District d'Athabaskaw.*—Ce district, qui avoisine le précédent et le borne au sud-est, renferme le reste du territoire du Nord-Ouest, à l'exception pourtant des terres arrosées par le haut du fleuve Athabaskaw et ses affluents, depuis sa source jusqu'aux rapides de la rivière à la Biche. Ce district est aussi en plus grande partie un pays inculte. La vallée de la rivière à la Paix fait une belle exception à cette triste aridité. Sur les deux rives de cette rivière il y a des terres magnifiques; des prairies d'une grande fertilité y sont parsemées d'épaisses touffes de beau bois de construction. Quelques points sur la rivière Athabaskaw offrent aussi des avantages réels pour la colonisation. La nature est magnifique dans ce district, la vallée de la petite rivière de l'Eau claire a des beautés saisissantes et exceptionnelles. Les rives du grand fleuve reportent, par leur aspect, vos

pensées sur les plus beaux fleuves du monde, et l'on se surprend facilement à regretter les rigueurs du climat, qui seront toujours un très grand obstacle à l'habitation même des parties arables de ce vaste territoire, qui renferme d'abondantes richesses minérales : le soufre, le sel, le fer, le bitume, la plombagine abondent dans tout ce district. Je crois qu'il y existe aussi des puits de pétrole.

La grande rivière Athabaskaw coule à travers d'immenses carrières de calcaire, interrompues çà et là par des falaises d'argile schisteuse qui s'entr'ouvrent à tout moment pour laisser entrevoir les richesses minérales qu'elles renferment. La rivière à la Paix possède des carrières de plâtre, des dépôts carbonifères supposés être d'une grande valeur. Ses flots rapides descendent des montagnes Rocheuses des masses de sable qui recèlent de la poudre d'or. Toutes ces richesses, jointes à celles des fourrures, donnent au district d'Athabaskaw une bien grande importance.

Jusqu'à ce jour les importations nécessaires au commerce du district, ainsi que l'exportation de ses fourrures, se sont faites en bateaux, et par la rivière qui lui a donné son nom, et la rivière de l'Eau claire, qui coule au pied des hauteurs du portage à la Loche. Depuis deux années, on est allé par terre jusqu'au lac la Biche, pour descendre ensuite la rivière qui en sort. Cette route nous semble bien préférable à la précédente. On pénètre aussi dans le district d'Athabaskaw par l'ouest, puisque la rivière à la Paix se rapproche beaucoup de la rivière Fraser ; et quoiqu'il faille, par cette voie, passer les montagnes Rocheuses, la navigation est moins souvent interrompue que par les rivières qui viennent de l'est.

Le chef-lieu du district d'Athabaskaw est le fort Chippeweyan situé à peu près à 58° 40' nord, par 104° 35' 15" ouest. Ce fort, bâti sur les hauteurs qui bordent au nord le lac d'Athabaskaw ou des Collines, commande une vue magnifique. A l'est,

c'est l'immensité de la mer, au sud, l'agréable variété d'îlots nombreux, qui se dessinent sur le fond toujours verdoyant d'une épaisse forêt d'épinettes. Le nord déroule les plis sinueux de sa solide ceinture de granit, et le soleil couchant éclaire les petits lacs, les différents cours d'eau, les battures de sable, les prairies qui terminent ce grand lac. La scène est aussi variée qu'imposante pendant la belle saison. Pourquoi faut-il qu'un hiver de plus de sept mois en confonde tous les points dans une glaçante monotonie ?

30 *District de la rivière aux Anglais.*— Ce troisième district comprend presque toutes les terres arrosées par le fleuve de ce nom, qui se nomme aussi rivière Churchill. Il faut pourtant excepter le bas du fleuve, qui appartient au district d'York, et le haut de la rivière aux Castors, qui en est la branche la plus occidentale qui, en cette partie, arrose des terres qui appartiennent au district de la Saskatchewan. Ce district ne renferme aucune des richesses minérales que nous avons indiquées dans le précédent. Une portion de sa surface est complètement aride ou composée de roches primitives. Je n'y connais rien se rattachant à l'âge de transition. Les terrains houilliers et siluriens du district voisin ne se remarquent pas dans celui-ci. Le haut de la rivière aux Castors ou les bords des lacs qui s'y déchargent offrent des points arables. Le reste semble le fond d'un lac immense où le travail d'assainissement n'est pas encore complété. Sur d'autres points, des dunes élevées reportent à un autre âge. Nulle part les lacs ne sont aussi nombreux. De belles forêts couvraient autrefois une partie de ce district ; les incendies les ont presque toutes détruites. Les bords de quelques rivières et lacs en conservent encore quelques débris. Les eaux de presque tous les lacs abondent en poisson, ce qui rend la vie sinon plus agréable, du moins plus facile qu'ailleurs et permet aux indigènes de se livrer constamment à la chasse des pelleteries, qui y sont

riches et abondantes. Les terres arides (barren ground) ou landes stériles qui forment la partie septentrionale de ce district, comme des deux précédents, sont la patrie des petits caribous, qui y vivent en troupes innombrables.

Le chef lieu du district de la rivière aux Anglais est le fort de l'île à la Crosse, situé sur les bords du lac de même nom, par 55° 25' nord, et 107° 55' ouest. La rivière aux Anglais, qui traverse tout ce district, se déchargeant dans la baie d'Hudson, au port même de Churchill, autrefois si important, il semble que la voie la plus naturelle pour y pénétrer serait de remonter ce grand fleuve. Néanmoins, nous l'avons dit dans le chapitre précédent, les difficultés et les dangers de cette navigation empêchent de suivre cette route, et on pénètre dans le district par la Siskatchewan et son tributaire dit *rivière à la Pente*. Un chemin de charrette ouvert il y a deux ans, entre la rivière Siskatchewan et le lac Vert, semble offrir un accès plus facile à la partie supérieure du district dont nous nous occupons, et dont l'importance est restreinte exclusivement à la traite des pelletteries.

4^e District de la rivière Siskatchewan.

— Cette vaste et importante division comprend l'immense étendue de terre arrosée par les deux branches de la Siskatchewan jusqu'à leur confluent, ainsi que par les tributaires de ces deux grands cours d'eau : de plus, le pays baigné par le haut de l'Athabaskaw et de ses affluents. Cette dernière partie, empruntée au territoire du nord-ouest, est très-belle et très-avantageuse, quoique d'ordinaire on ne la renferme pas dans ce qu'on est convenu d'appeler « la ceinture fertile » (fertile belt). Le district de la rivière Siskatchewan possède une partie du désert, une partie de la prairie et ce qu'il y a de plus fertile en ce que nous avons appelé « la forêt ». Ce district peut avoir une valeur considérable au point de vue de la colonisation, non pas sans doute dans toute son

étendue et sous tous les rapports, comme nous l'avons déjà dit, quoiqu'il renferme des terres magnifiques. Déjà, et de tout temps, depuis la découverte du pays; cette partie du département du Nord offre de nombreux avantages. Ce district, du moins dans ce qui n'est point la forêt, ne possède pas les riches fourrures de ses voisins du nord. Il leur est pourtant toujours venu en aide en leur fournissant les provisions nécessaires pour les transports. Les plaines de la Siskatchewan ont, jusqu'à ces années dernières, toujours été la patrie des bisons, qui s'y pressaient en bandes innombrables à toutes les époques de l'année. La viande de ces animaux a toujours fourni les provisions nécessaires pendant les voyages. Les parties les plus délicates de l'animal sont desséchées au feu ou au soleil, après avoir été réduites en tranches très-minces, et portent le nom de *viande sèche*, tandis que le reste, plus fortement desséché et pulvérisé, se nomme *viande pilée*. Cette viande pilée, mêlée avec le suif fondu de l'animal, dans les proportions de 2 à 4, forme une espèce de pâte, dont la croûte est remplacée par la peau crue de l'animal. On roule ainsi la viande dans cette peau pour la préserver et la conserver souvent pendant plusieurs années. On livre ainsi cette singulière nourriture au commerce ou au bon vouloir des affamés, sous le nom de *pemikan*, mot sauvage qui signifie mélange dans lequel la graisse entre pour une large part. Cette ressource, sans être tout à fait épuisée, est néanmoins singulièrement diminuée; et tout porte à croire que bientôt elle va disparaître complètement.

La Siskatchewan, comme presque toutes les rivières qui descendent des montagnes Rocheuses, roule sur son lit d'argile des sables mêlés de poudre d'or. Jusqu'à présent, ces mines n'ont pas eu un rendement bien encourageant. On ne les trouve que dans le lit de la rivière, qui est glacée pendant six mois de l'année, débordée souvent pendant trois autres mois, en sorte

que, en définitive, la saison de la récolte d'or est bien limitée. Les produits de cette recherche ont été jusqu'à présent si peu abondants, que les mineurs venus successivement pendant plusieurs années se sont découragés. Cette richesse est pourtant une ressource incontestable. En ne faisant de la recherche de l'or qu'une occupation secondaire, l'habitant de la Siskatchewan ajouterait par là aux autres avantages de sa patrie adoptive.

Les mines de charbon que renferme le district de la Siskatchewan lui assurent une importance incontestable. L'immense dépôt houiller se montre à découvert aux falaises du grand fleuve. Ce charbon, sans être de première qualité, est néanmoins mis en usage par les forgerons du district, et si les couches qui sont à la surface peuvent ainsi être utilisées, il n'est pas douteux que celles de l'intérieur leur soient préférables.

Les gelées précoces qui détruisent souvent les moissons, l'absence des espèces de bois nécessaires à la fabrication des ustensiles sont les seules raisons qui nous empêchent de partager l'enthousiasme qu'a fait naître, dans plusieurs, la vue de ces magnifiques terres. Je n'y connais pas non plus des carrières assez importantes pour fournir aux exigences d'établissements considérables. On aperçoit pourtant sur les rives des couches de grès. Dans différents endroits des blocs erratiques se trouvent en grand nombre et sont peut-être l'indice d'accumulations des roches auxquelles ils appartiennent, et dans ce cas pourraient fournir les matériaux nécessaires à des constructions même importantes. La Siskatchewan, comme toutes les rivières qui traversent les terrains si légers et si peu consistants des prairies, coule dans un lit très profond. Ses côtes, élevées à plusieurs centaines de pieds, sont partout sillonnées par des coulées ou ravins souvent étroits et très-profonds, où l'on peut ménager des pouvoirs d'eau du moins à certaines saisons de l'année. Le chef-lieu du district de la Siskatche-

wan est le fort Edmonton, situé par 53° 30' nord et 113 degrés de longitude. On pénètre dans tout ce district par les grands cours d'eau qui le traversent. On peut, de plus, voyager partout à cheval et presque partout en voiture, à la seule exception de la partie la plus boisée du territoire du Nord-Ouest.

50 District du Cumberland. - Le bas de la Siskatchewan, depuis le confluent de ses deux branches principales jusqu'à son embouchure, ainsi que ses tributaires dans cette partie, arrose les terres qui forment le district de Cumberland. C'est le poste principal de ce district qui lui donne son nom; il est situé sur la rive sud du lac Cumberland, appelé aussi *lac de l'Île aux Pins*, par la latitude de 53° 57', longitude 102° 20'. La partie ouest du district sur la Siskatchewan, depuis ses limites jusqu'au fort Cumberland, distance d'environ 200 milles, est très-propre à la colonisation; le reste est couvert de roches ou sujet aux inondations. On trouve en cette dernière partie une forte ceinture de roches primitives, qui en occupe toute la partie septentrionale. Des stratifications calcaires de formation silurienne avoisinent ces roches primitives, continuant le phénomène géologique qui, ayant pris naissance au sud, disparaît dans tout le district de la rivière aux Anglais pour se reproduire dans ceux d'Athabaskaw et de la rivière Mackenzie. La rivière Siskatchewan forme un delta considérable avant de tomber dans le lac Bourbon (Cedar lake). Jusqu'à ce lac, ses eaux sont fortement chargées d'argile ou de sable. En traversant le lac Bourbon, le fleuve se débarrasse de ce bagage désagréable; ses eaux devenues par là limpides se précipitent en flots impétueux à travers les roches calcaires qui bordent ses rives et arrivent ainsi toutes bouillonnantes dans le Winnipeg, où s'arrête sa course. Ce grand fleuve n'entraîne donc pas seulement de la poussière d'or, mais bien aussi une grande quantité d'argile et de sable qu'il dépose dans son cours.