A Travers le Canada

20-
n 4

A Travers le Canada

Le Pacifique Canadien
(Canadian Pacific Railway)

Septembre : Octobre : 1921

LA FRANCE AU CANADA

Train-Exposition des Produits de l'Industrie Française

Le projet du train-exposition français au Canada est maintenant du domaine de la réalité, grâce à la bonne volonté et à l'étroite coopération de toutes les parties intéressées, et actuellement, cette exposition roulante est en marche à travers le Canada, visitant en route les principaux centres du pays.

Le train, qui est composé de huit wagons-exposition, à part les voitures affectées au personnel, présente d'une manière pratique au public canadien, des échantillons de la fabrication industrielle française. Dans ces wagons, dont chacun a été organisé sous la direction d'une personnalité marquante dans le domaine de l'Industrie ou du Commerce en France, ont été disposés de façon à en permettre l'inspection facile, les articles que l'on veut faire mieux connaitre en Canada. En voici l'énumération dans l'ordre qu'on a suivi pour constituer le convoi:

1er wagon.— LA PENSÉE FRANCAISE.

Littérature ancienne et moderne. Sciences. Arts civils et religieux. Musique. Théatre. Archéologie. Pédagogie. Médecine et Chirurgie. Librairie. Enseignement technique. Chambres de Commerce. Banques.

2ième wagon.—LE DOMAINE INDUSTRIEL, COMMERCIAL ET TOURISTIQUE DE LA FRANCE.
Voyages. Chemins de fer. Navigation. Colonies. Photographie. Aviation. Génie civil. Mines et Métallurgie. Mécanique. Décoration des édifices et des habitations. Sports.

3ième wagon.—INDUSTRIES DE LA MODE, DU VÊTEMENT ET DE LEURS ACCESSOIRES. SOIERIES. FILS. TISSUS. DENTELLES.

4ième wagon.—INDUSTRIES DU CUIR.
Matières premières. Application. Articles de Voyage. Sellerie. Chaussures. Ganterie.

5ième wagon.—PRODUITS CHIMIQUES. DROGUERIE. PHARMACIE. PARFUMERIE.

6ième wagon.—ARTICLES DE PARIS. INSTRUMENTS DE PRÉCISION ET ÉLECTRICITÉ. BROSSERIE. MAROQUINERIE. TABLETTERIE. VANNERIE. BIMBELOTERIE. JOUETS.

7ième wagon.—AGRICULTURE. HORTICULTURE. ALIMENTATION.

8ième wagon.—ORFÈVRERIE. OBJETS D'ART. BRONZES. HORLOGERIE BIJOUTERIE COUTELLERIE.

Le Château de Ramezay
par Bertha des Clayes

AVANT-PROPOS

Le développement du Canada depuis le commencement du vingtième siècle, constitue une des merveilles économiques sur laquelle l'attention universelle s'est fixée. Si l'on en juge par l'extraordinaire expansion de ses industries et de son commerce, par l'essor qu'y a pris l'agriculture depuis qu'ont été ouvertes les immenses plaines de l'Ouest, de même que par la richesse de ses ressources naturelles, dont la plus grande partie est encore à exploiter, il est facile de prévoir quelle place importante le Canada est appelé à occuper parmi les pays du Nouveau-Monde.

Dans cette vaste contrée, dont les côtes sont balayées par les vagues de deux océans; qui s'appuie au sud sur les Grands Lacs et la latitude 49ième, et dont les territoires du Nord vont se perdre dans les mystérieuses et inaccessibles mers polaires, tout est immensité et variété. On croirait que la Nature a voulu manifester sa puissance en y faisant beaucoup de choses et en les faisant toutes grandes. Les fleuves, les lacs, les montagnes, les glaciers, les plaines, les forêts et les cataractes, tout est gigantesque, tout est de dimensions larges et puissantes.

D'abord, le Dominion lui-même, a une superficie de 3,604,000 milles carrés, soit un peu plus de dix-sept fois celle de la France, et il est divisé en neuf grandes provinces et en deux territoires. La province de Québec est la plus étendue de toutes, comptant 690,865 milles carrés de superficie à elle seule, ce qui équivaut à plus de trois fois la grandeur de la France. Des nombreux cours d'eau qui drainent le pays, le majestueux fleuve St-Laurent est le plus considérable et celui qui rend les plus grands services à la navigation; il coule vers le nord-est, des Grands Lacs jusqu'à l'Atlantique, à travers une région populeuse, en partie cultivée et en partie boisée. Du groupe de lacs immenses qui constituent la source de ce fleuve, le lac Supérieur, avec sa superficie de 31,800 milles carrés, est la plus grande nappe d'eau douce du monde entier. Les prairies de l'Ouest, qui étaient autrefois le lit d'une vaste mer, sont aujourd'hui transformées en un océan de champs de blé dont les limites se perdent à l'horizon, de quelque côté que l'on jette la vue. Leur récolte est énorme et ce n'est pas sans raison qu'on appelle ce territoire, le "grenier de l'univers." Que dire ensuite de la région des cyclopéennes montagnes Rocheuses, ces contreforts naturels qui arrêtent la course de la plaine albertaine vers l'ouest? C'est un dédale titanesque de pics inaccessibles, de glaciers géants, de gorges profondes, de ravins infranchissables, de vallées verdoyantes, de lacs limpides et sans fond, de cataractes bruyantes. C'est la Suisse, mais amplifiée cinquante fois et beaucoup plus sauvage.

Le Canada peut donc se diviser en trois zones distinctes: en premier, celle de l'Est, légèrement accidentée en certains endroits, et à l'origine couverte de forêts vierges, qu'il a fallu abattre pour coloniser; c'est la province de Québec, les provinces maritimes et l'Ontario. Ensuite, celle du Centre, formée par les plaines ensoleillées du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, sur lesquelles paissaient avant l'arrivée du colon, ces troupeaux merveilleux de bisons et de chevaux sauvages. Enfin celle de l'Ouest, qui comprend les chaines escarpées des Rocheuses et qui couvre toute la Colombie-Anglaise et une partie de l'Alberta.

De ces trois zones, celle de l'Est est la plus importante, et actuellement celle qui a subi le plus grand développement, tant agricole qu'industriel; surtout industriel, car c'est dans les provinces de Québec et d'Ontario que se trouvent les ressources les plus considérables de bois de pulpe et les plus puissants pouvoirs hydrauliques, et que l'on rencontre le plus grand nombre et les plus prospères établissements manufacturiers de tout le Dominion. C'est dans la Nouvelle-Ecosse que l'on exploite les plus riches mines de charbon du Canada; c'est dans le Québec que l'on trouve 85% de l'amiante utilisé dans le monde, et c'est dans le nord de l'Ontario, qu'on extrait des entrailles du sol, de si grandes quantités d'or, d'argent et de nickel.

La zone de l'Est fut la première du pays à être défrichée, grâce à l'établissement de la colonie française le long du St-Laurent, au dix-septième siècle. La zone centrale, qui est purement agricole, sauf quelques exceptions, a pris son importance au cours du dernier demi siècle, par la venue en masse des colons dans les prairies. Aujourd'hui, sa production de céréales est l'une des plus grandes sources de revenu du pays, et l'élevage y est pratiqué sur une vaste échelle. La zone de l'Ouest progresse surement, en développant ses mines, ses pêcheries, son industrie forestière et la culture fruitière. On doit dire que ce partage en zones est plutôt approximatif, car il est assez difficile de généraliser dans un pays au caractère complexe tel que le Canada.

La population du Dominion dépasse actuellement 9,000,000 d'habitants. Elle est composée des descendants des premiers colons français et anglais, qui vinrent autrefois s'établir dans la Nouvelle-France et la Nouvelle-Angleterre, de même que d'un grand nombre d'émigrés européens arrivés depuis la Conquête. Aujourd'hui, c'est vers l'Ouest et les territoires encore à développer que se tourne surtout l'immigration.

Deux langues sont officiellement reconnues en Canada, l'anglais et le français. La langue française est celle de la majeure partie des habitants de la province de Québec, dont les ancêtres, venus de France il y a longtemps, défrichèrent les rives du St-Laurent, sous la protection du drapeau fleurdelisé. Les Canadiens-Français sont au nombre de 3,000,000 dans le pays, de 60,000 qu'ils étaient à l'époque de la Conquête. Il s'en trouve de forts contingents en dehors du Québec, dans l'Ontario, les provinces maritimes et les provinces prairies.

Avant de terminer, disons quelques mots du Pacifique Canadien, cette puissante organisation de transport, qui a été un si grand facteur de progrès pour le Canada. C'est le paracnèvement de ce chemin de fer transcontinental qui a rendu possible l'union des provinces canadiennes, et l'on peut dire sans exagérer, que c'est lui qui a fait l'Ouest ce qu'il est aujourd'hui. Construit au prix des plus grandes difficultés, par des génies humains que rien de pouvait décourager, pas plus l'embarras financier et l'apathie générale, que l'opinion publique qui vouait ouvertement l'entreprise à la ruine, le Pacifique Canadien a tout surmonté et grâce à une sage administration, il est probablement aujourd'hui l'organisation ferroviaire la plus prospère du monde. Depuis quarante ans qu'il existe, il a rendu de grands services au pays et il serait difficile de définir exactement l'importance du rôle qu'il a joué et qu'il est encore appelé à jouer dans le développement des ressources naturelles du Dominion. Toujours, en dépit des crises et des périodes mouvementées traversées par les organisations industrielles et commerciales, le Pacifique Canadien continue la saine exploitation de son réseau, sans montrer ni faiblesse ni hésitation. Ses fondateurs en ont fait un succès financier et ses administrateurs actuels marchent sur les traces de leurs prédécesseurs. Le Pacifique Canadien est l'un des plus précieux actifs du pays.

A TRAVERS LE CANADA

Milles de Montréal
0

MONTRÉAL

Montréal, la métropole du Canada, est une ville industrielle et commerciale qui est appelée par son développement, à devenir l'un des centres les plus considérables du continent. Admirablement située sur le fleuve St-Laurent, au pied du majestueux et verdoyant Mont-Royal, la cité s'élève sur la rive est de l'ile vaste qui porte son nom, à l'endroit où se trouvait autrefois la bourgade huronne d'Hochelaga, visitée par le valeureux explorateur Jacques Cartier, lors d'un voyage qu'il fit au Canada en 1535. Ce n'est que cent ans plus tard cependant, que furent faites les premières tentatives de colonisation dans cette partie de la Nouvelle-France, lorsqu'en 1642, Maisonneuve et ses quelques compagnons remontèrent le fleuve, bravant les dangers de toutes sortes semés sur leur route, pour fonder sous l'égide de la Vierge, le bourg de Ville-Marie, dont le nom devait dans la suite être changé en celui de Montréal.

Quelle transformation s'est opérée depuis cette époque lointaine! Montréal compte aujourd'hui près de 800,000 âmes de population, en majeure partie canadienne-française; elle est le terminus de nombreuses lignes de chemins de fer et elle peut à juste titre s'enorgueillir de posséder le port le plus important du Canada et l'un des mieux outillés de l'Amérique du Nord. Quoiqu'il soit situé à près de mille milles dans l'intérieur du pays, les gros océaniques y arrivent facilement, grâce aux travaux qui ont été effectués pour rendre sûre, la route du St-Laurent.

Malgré son caractère plutôt commercial, la ville de Montréal n'en possède pas moins des quartiers résidentiels fashionables, tranquilles et bien ombragés, comme il ne s'en trouve pas de plus beaux dans les autres villes canadiennes. C'est au pied de la montagne, le long des magnifiques avenues qui sillonnent les municipalités de Westmount et d'Outremont, qu'ont été érigées les plus belles résidences. La ville est dotée de jolis parcs, dont les massifs de verdure viennent faire une heureuse diversion avec les pâtés de constructions; elle en compte plusieurs, mais de tous, le plus beau est celui du Mont-Royal, situé sur le sommet de la montagne. D'élégantes avenues y conduisent de diverses directions, et là-haut, une plate-forme observatoire permet à l'oeil d'embrasser un panorama unique en son genre.

La métropole est aussi riche en endroits historiques et ce serait une erreur de croire que sa marche progressive lui a fait complètement perdre ce caractère d'ancienneté que l'on remarque toujours dans certaines parties de la ville de Québec. Elle a encore son vieux quartier, avec ses rues étroites et ses antiques maisons de pierre, dont plusieurs datent du régime français, et parmi les vieilles bâtisses que l'on cite à l'attention des visiteurs, le Château de Ramezay n'est pas le moins intéressant. Construit en 1705, aux plus

Un Village dans la Région de Québec
par John Johnstone, A.R.C.A.

beaux jours de la colonie française, il a subi avant et après la Conquête, des fortunes diverses qui en ont fait l'une des plus curieuses reliques de cette époque de notre histoire. Depuis quelques années, il a été transformé en musée et prêté pour cette fin à la Société des Numismates, qui a réuni à l'intérieur de ses vieilles murailles, toutes sortes de souvenirs se rapportant à la Nouvelle-France et au vieux Montréal.

Montréal possède plusieurs beaux monuments élevés soit à la mémoire de ses héros, soit à celle de ses hommes publics. Ses églises sont riches et spacieuses; ses maisons d'éducation sont nombreuses et fournissent un sain enseignement à toutes les classes de la population; ses hôpitaux sont vastes et modernes; ses grands magasins rivalisent avec ceux des centres américains et ses industries sont multiples. La plus grande compagnie de transport du monde entier, le Pacifique Canadien, a établi à Montréal ses quartiers-généraux et c'est des bureaux de la gare Windsor, que sont dirigées les destinées de cette puissante organisation de chemins de fer et de navigation. Les deux principales gares du Pacifique Canadien dans la ville sont celle de la rue Windsor, d'où partent les trains à destination des provinces maritimes, de l'Ouest canadien et de Toronto, et celle de la Place Viger, qui sert de terminus aux trains qui desservent le district des Laurentides et la région de Québec. La Compagnie possède encore dans l'est de la métropole, les vastes usines Angus, qui couvrent une superficie de 200 acres de terrain et qui emploient en temps normal, près de huit mille ouvriers.

Montréal compte plusieurs excellentes hôtelleries, parmi lesquelles le Windsor, le Ritz-Carlton, le Queens et le Viger tiennent les premières places. Ce dernier est la propriété du Pacifique Canadien et fait partie de la chaine d'hôtels que cette compagnie a construits à travers le Canada pour recevoir les voyageurs. Le Mont-Royal, un nouvel hôtel actuellement en construction dans le centre des affaires, sera lorsqu'il sera terminé, le plus considérable du pays.

En quittant Montréal pour se diriger vers Québec, le train circule d'abord à travers les faubourgs de la ville, puis après avoir passé la gare du Mile-End, il sort complètement de la métropole. A Bordeaux, il traverse la rivière des Prairies et entre dans l'ile Jésus, tandis qu'à Terrebonne, il passe sur la terre ferme en sautant la rivière des Mille-Iles.

Jusqu'à Québec, la voie longe le fleuve de plus ou moins près et passe à travers une des plaines les plus fertiles du Canada, toute parsemée de pittoresques villages, dont la totalité des habitants sont canadiens-français. Chacun de ces villages a son église paroissiale, surmontée d'un clocher qui domine toute la campagne environnante, et dont les cloches carillonnantes appellent le dimanche les fidèles à l'office divin. Toute la population rurale de la province de Québec est restée sincèrement attachée à la foi des ancêtres; c'est ce qui explique ses moeurs paisibles, son respect des lois et son aversion pour les idées révolutionnaires qui ont bouleversé le monde depuis quelques années.

TROIS-RIVIÈRES

Trois-Rivières, dont la fondation par le Sieur de la Violette, remonte à 1634, est l'une des plus anciennes villes de ce continent. Ainsi

nommée à cause de sa situation à la triple embouchure de la rivière St-Maurice, elle fut pendant les premiers temps de la colonie française, un poste très fréquenté par les tribus sauvages, qui y venaient faire l'échange de leurs pelleteries avec les traiteurs de France. Aujourd'hui, Trois-Rivières est le centre d'un important district agricole et aussi la porte d'entrée d'un vaste territoire, riche en ressources forestières et minérales. Parmi ses industries, elle compte plusieurs pulperies et moulins à papier, une grande filature de coton, de vastes chantiers maritimes et plusieurs fonderies de fer. Son port peut facilement recevoir les plus gros paquebots en service sur les hautes mers. Sa population, preque exclusivement de langue française, s'élève à plus de 30,000 âmes.

QUÉBEC

La capitale actuelle de la province, a été dans l'Amérique du Nord, le berceau de la civilisation européenne, qui s'est ensuite étendue sur tout le continent, de l'Atlantique au Pacifique. La grandeur de son site, la beauté des paysages qui s'offrent tout autour aux yeux émerveillés, le caractère historique qu'elle a gardé en dépit de sa marche progressive, les manières affables et hospitalières de sa population, tout concourt à en faire pour le visiteur, un endroit unique à tous les points de vue, un endroit qu'on aime en l'apercevant et que l'on ne quitte qu'à regret. C'est la Mecque des touristes sur ce continent, la ville par excellence pour ceux qui recherchent les beautés scéniques et les reliques d'un âge disparu.

A cause du rôle marquant qu'elle a joué dans l'histoire de l'établissement de la colonie française sur les bords du St-Laurent, la vieille cité fondée en 1608 par Champlain, est devenue le rendez-vous de ceux qu'intéressent particulièrement les faits se rapportant au régime du drapeau fleurdelisé en Canada. Elle fourmille en effet de souvenirs historiques et l'on peut dire que pour tout Canadien de langue française, faire à Québec une première visite, c'est presque accomplir un pélérinage. Chaque site, chaque rue, les monuments, les parcs, certaines vieilles constructions, tout a gardé l'empreinte du passé et rappelle cette époque glorieuse si vaillamment illustrée par ceux qui défendirent l'un des derniers coins de terre française en Amérique. Parmi les points les plus intéressants à visiter à Québec, la Citadelle, cette masse énorme de pierre grise, qui du haut du cap Diamant, domine toute la ville, le fleuve et la contrée environnante, doit être mentionnée la première; c'est une forteresse comparable à celle de Gibraltar, et qui longtemps, suffit à garder le pays tout entier contre les attaques de l'ennemi. Viennent ensuite les Plaines d'Abraham, où se livra le 13 septembre 1759, entre les forces françaises et anglaises, la fameuse bataille qui décida du sort de la colonie et au cours de laquelle les deux commandants opposés, Montcalm et Wolfe, perdirent la vie; la Basilique, avec ses anciennes peintures; la petite église de Notre-Dame des Victoires, érigée en

1688 et dédiée plus tard à la Vierge, après la retraite de l'amiral Phipps devant Québec; la maison de Montcalm; les vieilles batteries; les anciens remparts, sur lesquels il fait bon d'aller se promener à l'heure du crépuscule, lorsque le calme du soir envahit graduellement les lieux et les choses.

La superbe Terrasse Dufferin, qui s'allonge entre le Bureau de Poste et la base de la Citadelle, est dans la vieille capitale, le lieu favori de promenade et l'endroit où l'on rencontre le soir, le tout Québec fashionable. Par sa situation élevée au-dessus de la Basse-Ville, dont elle domine les anciennes constructions et les rues étroites, elle constitue un lieu d'observation unique, d'où l'on peut admirer l'un des plus grandioses panoramas sur lequel il soit donné de jeter les yeux. En arrière, c'est le gigantesque Château Frontenac et plus loin, la Citadelle; en bas à nos pieds, c'est l'archaïque Basse-Ville, avec ses maisons aux toits pointus et aux fenêtres curieuses. Ensuite c'est le port, puis le fleuve, tout parsemé de navires, et comme arrière-plan, les hauteurs de Lévis d'un coté; l'ile d'Orléans, les villages de la côte de Beauport et la petite rivière St-Charles de l'autre, et là-bas à l'horizon, les montagnes Laurentides, sur les cimes desquelles flottent de gros nuages blancs que pousse sans effort la brise qui vient du golfe.

Québec possède dans le Château Frontenac, une hôtellerie unique en Canada, tant pour le luxe des pièces et l'excellence des services, que pour le site admirable et le grand nombre de pensionnaires auxquels elle peut fournir la nourriture et le logement. Cet hôtel, qui s'élève au fond de la Terrasse Dufferin, sur l'emplacement même du vieux Château St-Louis, si fameux dans l'histoire de la ville, rappelle par son style, ces superbes châteaux dont la France se couvrit à l'époque de la Renaissance. La Compagnie du Pacifique Canadien qui l'a fait construire, a voulu en adoptant ce genre d'architecture, contribuer à conserver à la ville, son caractère bien français. Ce style se retrouve encore dans la gare du Palais, érigée dans la Basse-Ville il y a quelques années.

La ville de Québec a aussi ses quartiers résidentiels sélects; ses industries sont prospères et son port, l'un des plus beaux du Nouveau-Monde, voit accoster à ses quais, les navires de plusieurs lignes océaniques, dont l'une, celle du Pacifique Canadien, n'est pas la moindre. Le pont érigé par le gouvernement canadien à une dizaine de milles en haut de Québec, est une merveille du génie humain. Cette structure colossale, dont on a terminé la construction il y a à peine trois ans, au prix des plus grandes difficultés techniques, est du type "cantilever" et mesure 3239 pieds de longueur; une distance de 1800 pieds sépare ses deux seuls piliers. Il n'est surpassé pour la longueur entre les piliers, que par le fameux pont du Firth of Forth, en Ecosse. Son parachèvement a permis d'améliorer sensiblement les moyens de communication avec la vieille capitale, surtout entre celle-ci et les territoires de la rive sud.

Le Bassin Louise, à Québec
par John Johnstone, A.R.C.A.

Milles de Montréal

Les excursions intéressantes à faire autour de Québec ne se comptent pas; de toutes cependant, celle de la chute Montmorency et de Ste-Anne de Beaupré, dans la direction nord-est, est la plus populaire parmi les touristes. Ste-Anne de Beaupré est un lieu de pélérinage connu dans toute l'Amérique catholique, et le point de rendez-vous de centaines de mille pélerins, qui viennent de partout demander l'intercession de la vénérable Sainte.

344	**Montréal**
473	**Smith's-Falls**
576	**Trenton**
608	**Cobourg**
614	**Port-Hope**
637	**Bowmanville**
647	**Oshawa**
652	**Whitby**

Pour se rendre à Toronto, en partant de la bonne vieille cité de Champlain, il faut revenir sur nos pas, passer de nouveau par Trois-Rivières et rentrer à Montréal.

Les trains transcontinentaux du Pacifique Canadien qui quittent Montréal, de même que ceux qui se dirigent du côté de Toronto, atteignent à une vingtaine de minutes de trajet de la gare Windsor, le majestueux lac St-Louis, qui est formé par un élargissement du fleuve St-Laurent. Après avoir laissé en arrière toute une série de jolis endroits de villégiature établis sur la rive nord de ce lac, ils arrivent à Ste-Anne de Bellevue, située à l'extrémité de l'ile de Montréal, au confluent du St-Laurent et de la rivière Ottawa. C'est là que se trouve le collège agricole MacDonald, l'un des plus modernes établissements du genre dans le pays. En amont de Ste-Anne, l'Ottawa s'élargit et forme le lac des Deux-Montagnes, sur la rive nord duquel sont établis à Oka, le monastère et l'école d'agriculture des Trappistes.

A Vaudreuil, les trains à destination de l'Ouest canadien s'en vont vers Ottawa, tandis que ceux de Toronto continuent dans la direction sud-ouest, en traversant, après être sortis de la province de Québec, une des plus fertiles parties de l'Ontario. C'est une région agricole qui ressemble beaucoup au versant nord du St-Laurent, entre Montréal et Québec. De tous côtés, on voit s'échelonner des fermes prospères sur lesquelles les cultivateurs pratiquent avec succès, la culture des céréales et des produits maraîchers, de même que l'industrie laitière. Un peu partout, aux abords des maisons de ferme et de leurs dépendances, on aperçoit de beaux vergers qui produisent plusieurs variétés de pommes succulentes.

685 **TORONTO**

Toronto, la seconde ville en importance du pays, par sa population qui dépasse le demi million et par le développement de ses industries et de son commerce, est située sur la rive nord du lac Ontario, au centre de la section la plus populeuse de la province d'Ontario, dont elle est en même temps la capitale. Fiers de son importance, ses citoyens la surnomment parfois non sans affectation, la "ville reine" du Canada.

Toronto, dont le nom signifie en langue indienne, "lieu de rendez-vous," fut autrefois le site du fort Rouillé, établi en cet endroit par les Français de la Nouvelle-France, vers la fin du dix-septième siècle. Après la conquête du pays en 1760, ce fort reçut le nom de Toronto, que la ville a ensuite adopté, après avoir porté pendant quelques années celui de York. C'est vers 1775, à l'époque de la guerre de l'Indépendance américaine, que Toronto vit lever l'aurore de son véritable développement, lorsque les Loyalistes de la Nouvelle-Angleterre, préférant abandonner leurs foyers, que de rester dans un pays qui avait levé l'étendard de la révolte contre la mère patrie, émigrèrent en nombre au Canada. Une grande proportion de ces loyaux sujets

Procession à Ste-Anne de Beaupré
par John Johnstone, A.R.C.A.

Milles de Montréal

de l'Angleterre qui passèrent dans l'Ontario, y fondèrent des villes et y défrichèrent le sol. Ce sont eux et leurs descendants qui ont transformé la vieille partie de la province en l'une des plus prospères régions de tout le Dominion.

Le nombre des manufactures et des établissements industriels de toutes sortes se chiffre à plus d'un millier à Toronto, et l'on peut dire que leur production s'évalue à des centaines de millions annuellement. La ville possède de grands magasins, des banques puissantes, des rues propres et larges, des parcs spacieux et bien ombragés, des quartiers résidentiels fashionables. Ses maisons d'éducation sont renommées dans toute la province et son Université est fréquentée par des étudiants qui viennent de toutes les parties du Canada. Son port, vaste et bien protégé contre les grands vents, reçoit un trafic considérable de fret et de passagers. Les industries de Toronto obtiennent leur énergie électrique des chutes Niagara, qui développent une force motrice suffisante pour toute la région environnante.

La capitale de l'Ontario est efficacement desservie par plusieurs compagnies de chemins de fer, dont les lignes rayonnent dans toutes les directions. Le Pacifique Canadien exploite d'ici, tout comme de Montréal, un service de trains-voyageurs de luxe, avec Vancouver, sur la côte de l'océan Pacifique.

Il ne faut pas omettre de mentionner avant de terminer cette brève description de Toronto, l'intéressante exposition qui y est tenue chaque automne durant une couple de semaines. Les plus beaux produits de la province, tant agricoles qu'industriels, sont exposés à la vue des milliers de visiteurs qui viennent de tous les recoins du Canada et même des Etats-Unis. C'est peut-être la plus importante foire annuelle sur ce continent, et les succès de plus en plus marqués qu'elle remporte chaque année depuis 34 ans, sont tout à l'honneur de ses organisateurs et de la population de la "ville reine."

Milles de Toronto

149	**Parry-Sound**
267	**Sudbury**
276	**Capreol**
764	**Orient-Bay**
871	**Port-Arthur**
875	**Fort-William**
1102	**Fort-Frances**
1156	**Rainy-River**

Pour aller de Toronto à Winnipeg par voie des Chemins de Fer Nationaux, le train se dirige vers le nord de la province d'Ontario, en longeant d'abord la contrée qui s'étend à l'est de la baie Georgienne et qui est toute semée de lacs et de rivières dont les eaux poissonneuses font la joie des amateurs de pêche. Après avoir traversé la voie principale du Pacifique Canadien aux environs de Sudbury, le convoi entre dans un vaste territoire dont les ressources forestières constituent l'une des plus grandes richesses naturelles de la province. Les lacs et les rivières ab ndent partout, trouant la forêt et donnant au pays un caractère de sauvage grandeur. C'est un paradis pour les chasseurs, qui y viennent à l'automne, se mettre à l'affût de l'original et du caribou, ces rois de la faune canadienne.

La ligne du chemin de fer, après avoir suivi une direction nord-ouest sur une distance de plusieurs centaines de milles, tourne maintenant vers le sud-ouest, traverse la tumultueuse rivière Nipigon, qui sert à l'écoulement des eaux du lac Nipigon dans le lac Supérieur, puis atteint la ville de Port-Arthur, qui avec Fort-William, est située à la tête de la navigation canadienne sur les Grands Lacs.

Milles de Toronto

De là, elle se dirige vers l'ouest en passant dans une région à peu près semblable au point de vue topographique, à celle qui sépare Sudbury de Port-Arthur. Ce ne sont que forêts d'épinettes, coupées de lacs et de cours d'eau, et semées de rochers plus ou moins élevés. Le bois de pulpe y est abondant et sert à alimenter plusieurs pulperies et moulins à papier considérables. La voie contourne l'extrémité sud du pittoresque lac des Bois, traverse la frontière du Manitoba et entre bientôt dans la capitale de cette province.

1309 WINNIPEG

C'est la troisième ville en importance du Canada, avec sa population de quelque 200,000 âmes. A cause de sa situation exceptionnelle au centre d'un vaste et fertile district agricole, elle est surement appelée à garder ce rang parmi les villes canadiennes; elle est en effet le plus important marché à grain de l'Empire britannique. Située au confluent des rivières Rouge et Assiniboine, c'est la ville typique des prairies, avec ses rues larges et unies, distribuées régulièrement comme sur un damier géant; avec ses boulevards et ses parcs; avec ses quartiers résidentiels construits d'une façon saine et intelligente, sans égard à la perte de quelques pieds de terrain autour de chaque habitation, d'abord qu'une parfaite aération est assurée. C'est aussi la capitale provinciale du Manitoba et le site de majestueux édifices parlementaires.

Depuis 1910, Winnipeg a fait de rapides progrès dans le sens industriel; il s'y trouve aujourd'hui plusieurs grandes minoteries, des usines métallurgiques, des cours à bestiaux et des établissements pour la mise en conserve des viandes. Durant la récente guerre, la ville a fait construire au prix de $16,000,000, pour fournir l'eau à sa population, un aqueduc d'une capacité quotidienne de 100,000,000 de gallons.

La ville de Winnipeg possède dans le Royal-Alexandra, une hôtellerie dont elle a sujet d'être fière. Construite par le Pacifique Canadien au coût de $1,250,000, cette magnifique bâtisse s'élève à côté de la gare de cette compagnie. Celle-ci a encore fait ériger dans la métropole du Manitoba, de puissantes usines pour la réparation de son matériel roulant. Ses cours de fret dans cette ville sont parmi les plus vastes du monde entier, l'une ayant soixante-dix voies de remisage, d'une longueur totale de 183 milles. C'est dans cette cour que la Compagnie a fait bâtir un entrepôt à grain d'une capacité d'un million de minots. Le Pacifique Canadien détient encore de grandes étendues de terrain propre à l'agriculture dans les provinces de l'Ouest, et sa politique est de faciliter par tous les moyens possibles, l'établissement des colons sur ces terres en disponibilité. Il maintient dans ce but à Winnipeg, un bureau d'information et de vente. Les bureaux d'immigration du gouvernement, pour l'Ouest, sont aussi à Winnipeg.

Terminons cette courte monographie de la capitale du Manitoba par quelques notes historiques. La Vérandrye fut le premier Blanc qui mit le pied à Winnipeg, lorsqu'en 1738, en route pour les

Milles de Toronto

Rocheuses, il y construisit le fort Rouge sur la rivière de ce nom. Deux ans plus tard, il érigea sur les bords du lac Winnipeg, dans un endroit plus propice pour la traite des pelleteries avec les Sauvages, le petit fort Maurepas. En 1806, la Compagnie du Nord-Ouest construisit le fort Gibraltar sur le site de la ville actuelle. Détruit par un incendie en 1816, ce fort fut reconstruit en 1822, et quelques années plus tard, lorsque la Compagnie du Nord-Ouest fut absorbée par la puissante Compagnie de la Baie d'Hudson, le poste prit le nom de Fort-Garry, lequel fut de nouveau reconstruit sur des bases plus solides en 1835, par le gouverneur Christie. Fort-Garry fut longtemps dans les prairies, un centre de première importance pour la traite des fourrures, quoique cependant jusqu'en 1871, sa population ne s'éleva guère à plus de 200 habitants.

Les premiers défricheurs du Manitoba furent en majeure partie des Canadiens-Français, et encore aujourd'hui, une forte proportion de la population de cette province est d'origine française; on doit dire à son honneur, qu'en dépit de toutes sortes de difficultés, elle a gardé la langue et la foi de ses pères. St-Boniface, située vis-à-vis Winnipeg, de l'autre côté de la rivière Rouge, est une véritable ville canadienne-française, où l'on retrouve les moeurs, le caractère et les noms des centres de la province de Québec.

Milles de Winnipeg

54	**Portage-la-Prairie**
142	**Rivers**
279	**Melville**
408	**Watrous**

On a dit que Winnipeg était la porte de la Terre Promise! Les vastes territoires qui s'étendent à l'ouest de cette ville méritent sans aucun doute cette pompeuse appellation, car ils ont fait la richesse de centaines de milliers de colons qui sont venus y cultiver la terre et qui ont vu leurs efforts couronnés du plus franc succès. Les prairies interminables du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, sont d'une si grande fertilité, qu'on les surnomme aujourd'hui et non sans raison, le "grenier de l'univers." Leur population, tout en ayant grandement augmenté depuis la fin du siècle dernier, pourrait encore s'accroître de plusieurs millions d'habitants, sans que personne ne soit à l'étroit dans ces plaines sans fin. L'essor de l'Ouest canadien ne fait que commencer et il serait difficile de dire dès maintenant où il s'arrêtera.

De Winnipeg à Vancouver, le train va continuer son voyage sur le réseau des Chemins de Fer Nationaux, mais il convient de signaler en passant, que les villes visitées sur ce parcours sont en même temps desservies par les lignes du Pacifique Canadien, dont la voie principale traverse aussi ces provinces, mais plus au sud.

Sorti de la métropole de l'Ouest en suivant la rivière Assiniboine, dont les eaux bourbeuses coulent vers la rivière Rouge, on entre bientôt dans les prairies immenses qui se déroulent des deux côtés de la voie, avec ici et là des fermes dont les propriétaires doivent leur bien-être à la culture du blé principalement. Après être dépassé Portage-la-Prairie, le panorama change un peu. Il devient un peu plus pittoresque. La forêt se mêle aux prairies, et les collines dominent la plaine. A côté des champs de blé, apparaissent des pâturages où moutons, porcs, chevaux et vaches semblent mener une existence heureuse. Le sol devient plus noir et il en sera désormais de même presque jusqu'à Edmonton, une distance de sept ou huit cents milles. Tout le long de la voie, sont disséminés des villages qui ont surgi du sol avec le développement de la contrée.

Non loin de Brandon, une chaine de grandes collines apparait tout à coup dans la direction sud. On dit que ces élévations étaient au temps préhistorique, la rive d'une mer immense qui couvrait la plus grande partie du Manitoba et

La Moisson dans les Prairies
par C. W. Simpson, R.C.A.

Milles de Winnipeg

de la Saskatchewan. Cette mer disparue, a depuis été appelée Agassiz, en l'honneur du géologue de ce nom, qui le premier émit la théorie que les prairies de l'Ouest n'étaient que le lit d'une ancienne mer intérieure.

En parcourant ces plaines d'une si vaste étendue, il est difficile de ne pas songer à ce qu'elles devaient être avant la venue des colons, alors que les troupeaux de bisons en étaient les maitres incontestés. Les seuls êtres humains qui s'y aventuraient étaient les Sauvages et les trappeurs à la recherche des précieuses fourrures. Comme moyens de locomotion, le cheval, le canot ou la traine à chiens en hiver. Aujourd'hui les chemins de fer les sillonnent en tous sens, y apportant la civilisation et la prospérité.

Peu après être passé du Manitoba dans la Saskatchewan, le train pénètre dans la deuxième série des plaines de l'Ouest. Sans s'en être beaucoup aperçu, on est ici parvenu à plus de 1800 pieds au-dessus du niveau de la mer. La région est fertile et grande productrice de blé.

469 SASKATOON

Saskatoon, située dans le centre de la Saskatchewan, sur la rivière Saskatchewan-nord est une ville qui, grâce à la merveilleuse fertilité de la région qui l'entoure, est appelée à une grande expansion. Déjà au cours de sa courte existence, elle s'est développée d'une façon étonnante; sa population est aujourd'hui de 26,000 habitants; elle possède de beaux édifices publics, des rues larges et bien entretenues, un service de tramways efficace et de grands parcs et terrains de jeux. Elle est aussi le siège de plusieurs industries, et le gouvernement y a fait ériger un élévateur pouvant contenir 3,500,000 minots de grain. Saskatoon est très bien desservie par plusieurs lignes de chemins de fer.

528 Biggar
668 Wainwright

De Saskatoon à Edmonton, le train circule encore parmi les champs de blé et d'autres céréales qui garnissent la prairie dans cette féconde partie de l'Ouest canadien. L'élevage y est aussi pratiqué avec un certain succès. La frontière qui sépare la Saskatchewan de l'Alberta est presqu'à mi-chemin entre Saskatoon et la capitale de cette dernière province.

Le charbon est abondant dans l'Alberta, surtout aux environs d'Edmonton, et plusieurs mines actuellement en exploitation y donnent d'excellents résultats.

795 EDMONTON

La capitale de l'Alberta, est construite sur les deux rives de la rivière Saskatchewan-nord, que relie un grand pont métallique de 2,250 pieds de long, érigé par le Pacifique Canadien en 1913. Cette magnifique structure, qui s'élève à 152 pieds au-dessus du niveau de l'eau, permet le passage des trains, des tramways, des véhicules et des piétons. Edmonton fut d'abord le site d'un fort de ce nom, établi en 1795 par la Compagnie de la Baie d'Hudson. C'est sur l'emplacement de ce vieux fort, démantelé il y a quelques années seulement, que s'élève aujourd'hui les superbes édifices du Parlement provincial. Parmi ses nombreuses maisons d'éducation, Edmonton compte l'Université de l'Alberta et plusieurs collèges importants. L'administration municipale est ici conduite sur une base d'affaires, la ville exploitant elle-même toutes ses utilités publiques.

Milles de Winnipeg

La capitale provinciale de l'Alberta a aujourd'hui une population de 66,000 âmes et est située dans un district où le sol est d'une grande fertilité. Il existe aussi dans ses environs immédiats, des mines de charbon qui se développent en proportion des besoins de la population de la région; déjà à l'heure actuelle, leur rendement quotidien est de plus de 4,500 tonnes. Beaucoup de Canadiens-Français, originaires pour la plupart de la province de Québec, habitent Edmonton et les autres endroits de l'Alberta; ce sont tous d'excellents citoyens et de bons travailleurs, qui sont venus tenter fortune dans les plaines de l'Ouest.

Par sa situation à peu près au centre de l'Alberta, Edmonton est encore destinée à voir largement croître sa population et le nombre de ses industries. Le développement agricole de la région de la rivière à la Paix et l'exploitation des riches champs pétrolifères découverts dans le Nord, sur la rivière à la Paix, le Grand Lac des Esclaves et le fleuve Mackenzie, ne sera pas sans contribuer encore à sa prospérité.

Le voyageur qui s'approche des montagnes Rocheuses en venant de l'Est, est d'autant plus frappé par l'imposante grandeur de ces gigantesques chaines, dont la vision rappelle de si terribles bouleversements, qu'il vient de traverser les vastes prairies qui s'étendent du Manitoba aux confins de l'Alberta, et qu'il lui tarde de voir changer l'aspect quelquefois monotone des paysages aperçus durant les dernières heures du trajet.

Peu après avoir quitté Edmonton, on commence à voir s'estomper dans le lointain les cimes blanches des Rocheuses, qui forment une ligne irrégulière sur l'azur du ciel. Le train avance rapidement, et en quelques heures, après avoir roulé à travers toute une série d'ondulations terrestres qui sont comme la transition entre les montagnes et la prairie, il entre dans le long labyrinthe formé par les ravins profonds, les vallées tortueuses, les pics innombrables et les glaciers énormes jetés pêle-mêle dans ce territoire illimité de monts géants, qui couvre une partie de l'Alberta et toute la Colombie-Anglaise. Le spectacle est grandiose au suprême degré.

LES MONTAGNES ROCHEUSES

Les Rocheuses! Ces mots remettent devant les yeux de celui qui a eu la bonne fortune de faire un voyage à travers le Canada, jusqu'à la côte de l'océan Pacifique, le plus beau et le plus grand spectacle de la Nature, qu'il lui ait été donné de contempler; ils évoquent dans son esprit la vision de quelque chose d'incommensurable, de majestueux et de terrible tout à la fois; ils font dérouler à son regard, le panorama le plus grandiose qu'un cerveau humain puisse concevoir; ils rappellent les furieux bouleversements de la croute terrestre aux époques préhistoriques et les effroyables convulsions de notre planète, lorsque commença sa période de refroidissement. Jamais le poète ni le peintre, si puissants génies qu'ils soient, ne parviendront à reproduire fidèlement la grandeur des spectacles que ces montagnes offrent aux yeux étonnés et ravis. S'il faut en croire les voyageurs qui ont visité les Alpes, les Rocheuses dépassent en magnificence et en immensité, la fameuse chaine qui a attiré tant de touristes en Europe. Le grand Matterhorn,

Milles de Winnipeg

alpiniste célèbre, le reconnait bien, puisqu'il a dit que sans exagération, cinquante Suisses pourraient être jetées dans les Rocheuses.

Sur une superficie de deux cent mille milles carrés, entassez les uns sur les autres des centaines de Mont-Royal et de Cap Eternité, des milliers de montagnes plus élevées que les plus hautes de nos Laurentides; garnissez-les de forêts épaisses aux arbres séculaires, ou couvrez-les de millions de tonnes de glace et de neige; plantez de dix milles en dix milles des pics qui touchent aux nues et vous commencerez à avoir une idée des Montagnes Rocheuses. Puis dans cette masse de roc, creusez des gouffres profonds de centaines de pieds; dans cette prison aux murs quasi infranchissables, enfermez les torrents les plus impétueux; dans ces gorges béantes, lâchez les cataractes les plus furieuses; déchainez si vous voulez les chutes les plus rugissantes, et vous croirez avoir une conception de ces montagnes extraordinaires.

En quelque partie que vous soyiez, de quelque côté que vous jetiez le regard, dans quelque direction que vous portiez la vue, vous ne voyez que des montagnes, toujours des montagnes. On dirait parfois que leur masse va s'effronder; on les dirait si près de soi, qu'on croirait pouvoir les toucher de la main. Elles sont si hautes et si grandes, qu'on prendrait pour des ruisseaux, les cours d'eau qui coulent dans les vallées et les gorges; les avalanches qui s'en détachent sont si fortes, qu'elles emportent dans leur chute, des arbres de deux cents pieds de hauteur. En beaucoup d'endroits, on peut voir de ces géants abattus et gisant aux flancs des monts superbes, qui semblent les contempler comme des vaincus terrassés. Si hautes sont encore ces montagnes, que leurs sommets s'enveloppent de nuages, tandis que le soleil vient comme s'y asseoir et donner aux glaciers qui les couvrent, un brillant qui les fait miroiter à nos yeux éblouis.

Qu'il parait petit, le train qui roule sur la voie qui traverse les Rocheuses! Pourtant, au prix de quelles difficultés et de quels efforts inouis est-on parvenu à faire pénétrer le ruban d'acier jusqu'aux confins de ces montagnes qui barraient la route de l'océan Pacifique. On ne peut s'empêcher d'admirer le génie de l'homme qui a réussi à dompter ces monstres qui ne voulaient pas le laisser passer, en même temps que la persévérance des pionniers du premier transcontinental canadien, dans cette entreprise que l'opinion publique, en face des obstacles apparemment insurmontables, vouait alors à la ruine.

Le chemin de fer suit les vallées et les gorges, contourne les gouffres, et s'il trouve sur sa route un pan de montagne, il le perce d'un tunnel de mille ou de dix mille pieds; au besoin il creusera dans le roc jusqu'à cinq milles et demi pour éviter un détour inutile et dangereux. L'obstacle est-il infranchissable, qu'il saute par-dessus au moyen d'un pont ou d'un viaduc. Les avalanches menacent-elles de bloquer la voie, que des abris souvent de plusieurs milles de longueur, sont construits pour la protéger. Jamais on eut pu concevoir la réussite

Milles de Winnipeg

du projet de franchir ce dédale naturel avec une voie ferrée. Et pourtant, depuis trente-cinq ans, tous les jours et plusieurs fois par jour, des trains s'en vont à toute vapeur à travers cette région, jetant comme un défi aux monts superbes et terribles dans leur immobilité.

Devant la grandeur de certains pics, plus imposants encore que les autres, le voyageur est parfois porté à se demander quel âge peuvent avoir ces montagnes. Leur âge! On s'arrête troublé par cette simple question. Notre cerveau se sent incapable de découvrir depuis combien de temps ces montagnes, confondant les siècles avec les secondes, montent ainsi la garde aux confins du grand Ouest canadien, qu'elles séparent des rives du Pacifique. Ces monts impertubables ont vu défiler les jours, les ans, les siècles et les âges, et toujours ils dressent leurs sommets immobiles. En vain interrogez-vous ces masses de pierre, elles restent muettes. Leur silence vous fait peur et vous glace; il vous étreint l'âme et vous serre le coeur, si vous songer à tout ce que ces montagnes ont vu passer depuis le commencement du monde. Elles ont assisté à tous les grands évènements et vu se dérouler toutes les péripéties de l'histoire universelle. Elles ont été témoins de toutes les scènes qui ont eu la terre pour théâtre et elles ne veulent rien dire. Leur silence est éternel comme elles!

Les Montagnes Rocheuses ne sont cependant pas remarquables qu'au point de vue pittoresque et naturel; elles renferment encore des richesses incalculables, dont la plus grande partie n'a pas été exploitée. Les ressources minières et forestières entassées dans l'immense territoire qu'elles couvrent, constituent un actif important pour la prospérité du pays tout entier. D'après la Commission Géologique d'Ottawa, les Rocheuses renferment pas moins de 75 billions de tonnes de charbon, dont 14 millions seulement ont été utilisées jusqu'à présent. On trouve dans les forêts de la Colombie-Anglaise, des arbres d'une grande valeur pour la construction, tandis que les pouvoirs hydrauliques nombreux n'attendent que le moment d'être contrôlés pour développer une grande énergie électrique. Et que dire des richesses représentées par les animaux à fourrures et les pêcheries?

C'est pour les touristes cependant, que les Rocheuses ont le plus d'attraits; leurs splendides panoramas sont un régal de chaque instant, dont il est impossible de se rassasier; les amusements les plus variés s'offrent aux visiteurs, dans des décors magnifiques; l'alpinisme, le golf, la pêche, la chasse, l'équitation, le canotage et les bains sont à la portée de tous, au sein des plus grandioses paysages du monde; l'atmosphère y est d'une incomparable pureté, et le ciel d'un bleu d'azur, fait un fond admirable sur lequel se détachent les pics et les glaciers. Grâce aux hôtelleries qui ont été érigées par la Compagnie du Pacifique Canadien dans les plus belles villégiatures

Milles de Winnipeg

des Rocheuses, les touristes sont assurés de pouvoir trouver dans la région, tout le confort qu'il est possible de leur procurer dans les grandes villes.

923 Edson
1029 Jasper
1162 Blue-River
1287 Vinsulla
1304 Kamloops
1432 Boston-Bar

C'est après avoir passé sous un tunnel de 800 pieds de long, percé dans le flanc de la montagne Boule Roche, qu'on parvient à la gare de Jasper, située dans le fameux parc national de Jasper, dont les beautés naturelles font l'admiration des touristes qui vont le visiter. Au sortir de ce tunnel, un tableau d'une imposante grandeur s'offre aux yeux des voyageurs. Le train suit la rivière Athabaska, dont le nom seul rappelle l'héroique passé de tant de valeureux pionniers, puis on aperçoit au nord, la Roche de Smet et de l'autre côté, la Roche Miette, deux monts de quelque 8,000 pieds d'altitude, qui se dressent devant nous, drapés dans leur tunique rugueuse et couronnés de rochers escarpés. La vallée s'élargit ensuite aux environs de Jasper, qui n'est qu'un petit village perdu dans les montagnes, mais dont le site est enchanteur. Il est bâti sur un plateau, au pied du mont Pyramid, haut de 9,026 pieds.

Le parc de Jasper, qui couvre une superficie de 4,000 acres, est une réserve nationale où des centaines de bisons, d'élans et d'autres animaux sauvages des montagnes, paissent en liberté sous la protection du gouvernement fédéral. Ce parc renferme dans ses limites l'une des régions les plus pittoresques des Rocheuses, où les vallées, les pics, les glaciers et les torrents rivalisent pour donner aux paysages un cachet de sauvage et naturelle beauté.

A part les monts déjà nommés, qui dominent ici la riante vallée que longe le chemin de fer, il ne faut pas oublier de mentionner le mont Jasper lui-même, qui s'élève à 9,300 pieds d'altitude, et le mont Edith Cavell, haut de 11,000 pieds, dont le nom évoque le souvenir de l'héroique infirmière anglaise, qui mourut d'une façon si tragique aux mains des Allemands, durant la grande guerre. Le parc de Jasper est situé sur la frontière qui sépare l'Alberta de la Colombie-Anglaise, mais en territoire albertain.

En continuant ensuite vers Lucerne, un petit hameau bâti sur le bord du lac Lucerne, à une vingtaine de milles de Jasper, le train s'achemine au milieu d'un décor d'une magnificence incomparable. C'est ici qu'on approche du mont Robson, dont la vue arrache tant d'exclamations à ceux qui l'aperçoivent pour la première fois. C'est un pic altier qui porte fièrement sa cime à 13,087 pieds dans les airs, au milieu de plusieurs autres montagnes dont il semble être le chef. Il est si grand qu'on le croirait tout près, et pourtant une distance de quatre milles le sépare de la ligne du chemin de fer. Ses proportions sont si colossales, que les monts qui l'entourent ont l'air de vulgaires collines, malgré leur altitude de quelque 10,000 pieds. Le mont Robson est une sentinelle qui surplombe toute la contrée en cette partie des Rocheuses. Après l'avoir dépassé, le voyage se continue au milieu de panoramas qui changent à chaque instant, mais qui restent toujours pleins d'enchantement. Parfois un vallon creusé d'un lac apparait, mais aussitôt une chaine nouvelle se déroule. Et le convoi, comme un coursier infatigable et haletant sous la charge qu'il traine, avance toujours, tantôt passant au bas de falaises terribles, tantôt contournant des lacs limpides ou suivant des rivières écumantes.

La voie rejoint celle du Pacifique Canadien aux environs de Kamloops et se déroule ensuite parallèlement à celle-ci jusqu'à Vancouver, en côtoyant les rivières Thompson et Fraser, deux torrents qui déversent leurs flots agités entre des rives escarpées, qu'il a fallu percer en plusieurs endroits pour faire passer le chemin de fer.

1564 VANCOUVER

Vancouver, dont la population touche de près les 200,000 âmes, est souvent appelée la "métropole de la côte du Pacifique." C'est la plus grande ville de la Colombie-Anglaise et la quatrième du Canada par le chiffre de sa population. Elle est le terminus de la ligne de chemin

La Gorge de la Rivière Fraser
par C. W. Simpson, R.C.A.

de fer du Pacifique Canadien dans l'Ouest, et son port, l'un des plus beaux et des mieux abrités qu'une ville puisse désirer, est aussi le port d'attache des services de navigation océanique, que cette même compagnie de transport maintient entre le Canada et l'Extrême-Orient. D'un petit village qui s'élevait sur la lisière de la forêt au siècle dernier, Vancouver s'est transformée dans l'espace de trente-cinq ans, en la progressive métropole qu'elle est aujourd'hui, et ceci grâce à la construction de la ligne transcontinentale du Pacifique Canadien, à son commerce avec l'Orient et aux merveilleuses ressources naturelles que l'on rencontre dans ses environs et qui consistent surtout en vastes forêts et en mines diverses. Des industries qui florissent dans ses limites, la construction maritime est probablement la principale.

Vancouver est une belle ville moderne, avec des quartiers résidentielles chics et une section des affaires où règne une constante activité. Ses hôtels sont vastes et luxueux, particulièrement le Vancouver, terminé en 1914 par la Compagnie du Pacifique Canadien; cet hôtel est un élégant édifice de 490 chambres, qui offre aux voyageurs de toutes classes, un logement confortable et une cuisine hors pair. Le plus beau parc de Vancouver est indubitablement le parc Stanley, formé par une presqu'île d'une dizaine de milles de circonférence, qui ferme à demi l'entrée du hâvre et le protège en même temps contre les vents du large. C'est un parc public comme peu de villes en possèdent, et que l'on signale avec raison à l'attention des touristes de passage à Vancouver. Il est couvert d'une luxuriante végétation et de pins géants, à travers lesquels rayonnent toutes sortes de jolis sentiers et de magnifiques avenues. Le "canyon" de Capilano à Vancouver-nord, est aussi un sujet de curiosité pour les visiteurs.

Malgré sa situation sur une latitude assez élevée, la métropole du Pacifique jouit d'un climat très doux, qui en fait un endroit favorisé par les touristes, pour lesquels ses beaux points pittoresques, sa superbe plage d'English-Bay, ses boulevards et ses excellentes routes d'auto, constituent autant d'attractions dignes d'intérêt. A part ses services de paquebots océaniques avec la Chine, le Japon et l'Australie, le Pacifique Canadien exploite entre Vancouver, Victoria, Seattle et l'Alaska, des lignes de navigation qui sont encore une source de prospérité pour cette ville.

La distance entre Vancouver et Victoria, à travers le détroit de Juan de Fuca, est couverte en quatre heures par les luxueux navires du Pacifique Canadien, qui relient en même temps ces deux endroits avec Seattle, sur la côte du Puget Sound. Cette dernière ville, la plus populeuse de l'état de Washington, est le second port américain en importance sur la côte de l'océan Pacifique.

1647 VICTORIA

La capitale de la province de la Colombie-Anglaise, est située à l'extrémité sud de l'île Vancouver, sur une légère élévation d'où elle domine le détroit de Juan de Fuca, que ferme à l'horizon, la

Panorama aperçu du toit de l'Hôtel Vancouver
par C. W. Simpson, R.C.A.

Milles de Winnipeg

chaine des monts Olympiques. C'est une très belle ville, que son cachet presque exclusivement résidentiel, fait rechercher par les gens anxieux de trouver le calme et la tranquillité. Son climat, que l'on peut presque qualifier de semi-tropical, à cause des chaudes effluves qui émanent du Kouro-Sivo, ce courant d'eau chaude qui vient baigner la côte de l'ile Vancouver, et dont l'atmosphère est saturée, lui assure toute l'année durant, une abondante végétation. Ses parcs de Beacon Hill et Gorge, sont de vastes étendues de terrain, semées d'arbres variés, de jolis bosquets, d'étangs aux bords ombragés et de belles avenues pour les promeneurs.

En face du port de Victoria, s'élèvent, le magnifique hôtel Empress, du Pacifique Canadien, le dernier à l'ouest, des hôtels dirigés dans les grands centres du pays par cette compagnie; et les massifs édifices du Parlement de la province. A proximité, se trouvent le Musée de la Colombie-Anglaise, qui abrite une importante collection d'objets autrefois en usage parmi les tribus indiennes de la côte du Pacifique, et la Bibliothèque provinciale, riche en manuscrits et en documents anciens. Non loin de la ville, le gouvernement fédéral a fait bâtir sur une élévation naturelle, un observatoire météorologique qui posséde dans son outillage, un immense télescope muni d'un réflecteur de 72 pouces de diamètre; c'est le plus grand en usage dans le monde entier.

Victoria est un endroit où chaque année affluent des milliers de touristes, qui viennent de tous les pays, jouir de son climat idéal et se livrer à la pratique des sports variés, en vogue dans cette partie de l'ile Vancouver. Plusieurs terrains de golf sont mis à la disposition des visiteurs, tandis que la pêche et la chasse sont des plus fructueuses dans des régions facilement accessibles de la ville. De très bonnes routes d'auto relient maintenant la capitale avec les autres centres du sud de l'ile.

Milles de Victoria

83	**Vancouver**
212	**North-Bend**
239	**Lytton**
261	**Spence's-Bridge**
286	**Ashcroft**

Le parcours des montagnes Rocheuses sur la ligne du Pacifique Canadien, offre des panoramas beaucoup plus beaux que sur aucune autre voie ferrée qui traverse ces chaines rocailleuses. De Vancouver à Banff, c'est une ascension continuelle, d'une altitude de 33 pieds au-dessus du niveau de la mer, à plus de 5,300 pieds, à la base du mont Stephen près de Field, soit un mille au-dessus du niveau de l'océan. Et tandis qu'ailleurs la ligne du chemin de fer ne se fraye un chemin qu'en pleine nature sauvage où n'apparaissent que des hameaux récents, du côté du Pacifique Canadien, on voit dans les montagnes, des villes assez populeuses et des villégiatures modernes et bien organisées, pourvues de luxueux hôtels qui surpassent par l'ampleur de leurs dimensions et par l'excellence de leurs services, tout ce que l'on peut rencontrer en fait d'établissements du même genre dans d'autres chaines de montagnes, que ce soit en Europe ou en Amérique.

En revenant vers l'Est, après avoir laissé en arrière la métropole de la Colombie-Anglaise, le train suit d'abord la rive sud de Burrard Inlet, puis longe sur une bonne distance, la tumultueuse rivière Fraser, déjà aperçue durant la première partie du voyage. Passé la petite gare de Hope, où se bifurque avec la voie principale, l'embranchement qui va desservir la section méridionale de la Colombie-Anglaise, le train s'engage dans la gorge effrayante du Fraser. La rivière n'est

L'Hôtel Empress, à Victoria
par C. W. Simpson, R.C.A.

Milles de Victoria maintenant plus navigable, et ses eaux qui coulent avec une grande vitesse entre deux redoutables falaises, sont comme une continuelle cataracte, dont le bruit nous accompagne à mesure que nous avançons. Le chemin de fer se fraye un passage avec peine parmi ces dangereux abîmes; il côtoie la rivière, contourne un rocher, en perce un autre, saute un torrent sur un pont, ou longe avec précaution un gouffre insondable. Le paysage est parfois terrible et des voyageurs sont glacés d'effroi à la vue de certains précipices, au fond desquels il semble, un accident pourrait faire rouler le convoi. Le rapide de la Porte de l'Enfer est le plus grandiose du Fraser; il est formé par deux rochers, qui, en s'avançant dans le torrent, en retiennent les eaux, qui tombent ensuite en cataracte d'une hauteur de plusieurs pieds. La force de l'onde est si grande en cet endroit, qu'elle constitue un obstacle presque insurmontable pour le saumon, lorsque celui-ci remonte le courant de la rivière en bancs serrés, à l'époque du frai. C'est alors que les Sauvages s'empressent de le pêcher et de le faire sécher au grand air, pour s'en faire des provisions d'hiver. Une permission spéciale leur est accordée à cette fin par le gouvernement fédéral.

L'ancienne route que suivaient autrefois les chercheurs d'or de la région du Caribou, longeait elle aussi la rivière Fraser jusqu'à Vancouver. Abandonnée depuis la construction du chemin de fer, on en voit encore des tronçons ici et là, suspendus à la falaise, à mille pieds au-dessus de la rivière.

Lorsqu'on a passé Lytton, on laisse la gorge du Fraser pour suivre la rivière Thompson, qui coule dans un décor non moins imposant. A un certain endroit surtout, le voyageur reste comme pétrifié de terreur, lorsque le train s'engouffre dans un sombre passage dominé par des rochers escarpés, qu'il saute un pont et traverse immédiatement un tunnel, pendant qu'en dessous, les flots de la rivière se brisent sur des écueils. Plus loin, c'est une série de défilés tortueux et de crevasses béantes qui indiquent d'anciennes convulsions de la croute terrestre dans cette région. Parfois la route est barrée par un pan de montagne, ce qui force le train à passer en dessous; ailleurs, c'est sur le bord de falaises dangereuses qu'il lui faut circuler. Mais il ne s'émeut pas; il court vers son but à toute vapeur, se riant des obstacles qu'il a vaincus et qui ne peuvent plus l'arrêter. Une partie du pays traversé ici fut célèbre un moment, quand en 1849, des filons d'or y furent découverts. Ashcroft et Spence's-Bridge sont des noms qui remettent en mémoire les mines du Caribou. Nous voici maintenant à Kamloops.

333 **KAMLOOPS**

Kamloops est la principale ville dans l'intérieur de la Colombie-Anglaise; sa population est de près de 6,000 habitants. Fondée il y a environ une centaine d'années, par les traiteurs de la Compagnie de la Baie d'Hudson, elle s'élève au confluent des rivières Thompson-nord et Thompson-sud, dans une belle région au climat doux et agréable, qu'affectionnent particulièrement de nos jours, les touristes et les sportsmen. Les sites y sont en effet pittoresques, et la pêche et la chasse fructueuses. Les principales industries du district de Kamloops sont l'élevage, les cultures mixte, maraîchère et fruitière, la coupe du bois et les mines. Une grande partie de la vallée, où l'on pratique l'irrigation, produit d'abondantes récoltes. L'industrie minière a prix un regain d'importance depuis quelques années dans la région; les minéraux qu'on y trouve surtout, sont l'or, le cuivre et le fer. Kamloops exploite sa propre usine génératrice d'électricité à Barrière, à quarante milles de distance, sur la rivière Thompson-nord.

417 **Sicamous** A peine sorti de Kamloops, le train arrive à Shuswap, sur le lac de ce nom. C'est un endroit de villégiature très recherché. Après, c'est Salmon Arm, avec ses vergers, et Sicamous, où le Pacifique Canadien dirige

Milles de Victoria

un superbe hôtel sur la rive du lac Shuswap. Tous les lacs des environs sont réputés pour les belles truites qu'ils recèlent. C'est à Sicamous que s'opère avec la voie principale, la jonction de l'embranchement qui dessert la vallée et le lac d'Okanagan.

463 VERNON

Vernon est une coquette petite ville de 3,500 âmes, située à l'extrémité nord du lac Okanagan. Un embranchement qui part de Sicamous, la relie à la voie principale du Pacifique Canadien, au nord. Elle est l'endroit le plus considérable de la région, et aussi le centre judiciaire du district, de même que le point principal de distribution pour toute la récolte de fruits du nord de la vallée d'Okanagan. Toute la contrée environnante est spécialement adonnée à la culture des pommes, des prunes, des pêches, des poires, des cerises et du raisin, qui y poussent admirablement bien. C'est aux environs de la ville que se trouve cette vaste ferme de 13,000 acres, arrosée par l'irrigation et presqu'en totalité couverte de vergers de toutes sortes. Une importante société coopérative pour la vente des fruits, établie à Vernon, dispose de la récolte de la partie nord de la vallée d'Okanagan. Situé un peu plus loin, Okanagan-Landing est le point de départ des luxueux navires du Pacifique Canadien, qui font le service jusqu'à Penticton, à l'extrémité sud du lac.

Quelques milles à l'est de Sicamous se trouve Craigellachie, endroit mémorable où le 7 novembre 1885, fut enfoncée par feu Lord Stratchcona, la dernière cheville de la voie transcontinentale du Pacifique Canadien, qui liait enfin ensemble, l'Est et l'Ouest du pays. Une simple pierre commémorative placée à côté de la voie, rappelle cette cérémonie qui marqua le parachèvement du réseau.

On suit après cela une petite rivière écumante, et l'on s'approche de la Columbia, que l'on atteint enfin à Revelstoke.

554 REVELSTOKE

La situation de Revelstoke est des plus pittoresques, au sein des majestueuses montagnes qui entourent de tous côtés la belle vallée de la Columbia, arrosée par la rivière de ce nom. C'est une florissante petite ville de 4,000 habitants seulement, mais qui promet de se développer rapidement, grâce à l'activité et à l'initiative de son industrieuse population. Revelstoke est la porte d'entrée des fertiles districts fruitiers qui s'étendent le long des lacs Kootenay et Arrow, dans la direction sud. C'est aussi un centre pour les sportsmen, qui sont attirés dans la région par l'abondance du gibier et du poisson.

Chaque hiver, Revelstoke a son carnaval et ses fêtes sportives, auxquels prennent part tous les amateurs de sports d'hiver de la province. Grâce au caractère accidenté du pays, raquetteurs, glisseurs en toboggan et skieurs, ont tous les avantages de se livrer à ces sains amusements si en vogue en Canada. Le mont Revelstoke est le plus haut des environs. Une bonne route d'auto conduit aujourd'hui jusqu'à son sommet, de sorte que les touristes n'ont pas même à s'imposer la fatigue d'une ascension pour pouvoir admirer tout autour, l'un des plus magnifiques panoramas qu'il soit donné de voir dans les Rocheuses. Des routes modernes conduisent de la ville, aux endroits les plus populeux des alentours.

Milles de Victoria

575 **Albert-Canyon** Nous nous acheminons maintenant vers les plus grandioses panoramas de montagnes altières et de pics enneigés qu'il soit donné de voir dans les Rocheuses. En route, on passe la redoutable en même temps qu'admirable gorge qui est appelée "Albert-Canyon." Le convoi s'y arrête un instant pour permettre aux voyageurs de contempler le travail de titan que les forces de la Nature ont accompli en cet endroit. C'est aujourd'hui un gouffre caverneux au fond duquel coule la rivière Illecillewaet, mais autrefois, quelles masses d'eau et de glace ont dû être jetées là pour pouvoir percer ainsi le rocher?

Le train pénètre dans la vallée de l'Illecillewaet et s'approche de la chaine des Selkirks, traversée par le fameux tunnel Connaught. Il arrive bientôt à la petite gare de Glacier.

595 **GLACIER**

Cet endroit est situé au sein de la chaine des Selkirks, au fond d'une vallée que surplombent les monts Sir Donald, McDonald, Avalanche, Abbott, Chéops et Ross; c'est l'un des plus pittoresques des Rocheuses. Le Pacifique Canadien y tient non loin de la gare, un excellent hôtel fréquenté par beaucoup de touristes qu'attire l'incomparable grandeur de la région. La rivière Illecillewaet coule au fond de la vallée que suit ici la ligne du chemin de fer.

En arrière de l'hôtel de Glacier, à une couple de milles seulement de distance, on peut sans difficulté, visiter un intéressant glacier qui descend graduellement des flancs du mont Sir Donald. Celui-ci, qui a 10,808 pieds de hauteur, est le plus élevé de tous ceux qui dominent la vallée. Il porte le nom de Sir Donald Smith, plus tard Lord Strathcona, qui fut l'un des pionniers de la construction du Pacifique Canadien.

Au nombre des excursions à faire aux environs de Glacier, notons celle des grottes Nakimu, qui s'enfoncent dans les entrailles de la montagne, à l'extrémité de la vallée du Cougar. Ces grottes, qui se trouvent à sept milles de la gare, sont très curieuses, surtout pour ceux qui s'intéressent à l'étude des formations géologiques. Elles servaient autrefois de lit à un torrent impétueux qui descendait des glaciers, et elles furent pour cette raison appelées "Nakimu" par les Indiens, ce qui signifie "cavernes rugissantes." C'est à la gare de Glacier, que les trains se dirigeant vers l'ouest, émergent du tunnel Connaught, qui sur une longueur de cinq milles, traverse la base de la chaine des Selkirks, au-dessous du mont McDonald. C'est le plus long tunnel d'Amérique et son forage a coûté à la Compagnie plusieurs millions de dollars. Commencés en 1913, les travaux de construction ont été terminés en 1916, et depuis, le parcours par la pittoresque passe Rogers, plus long de quatre milles, a été abandonné. La raison primordiale qui a milité en faveur du percement de cette immense artère souterraine, a été le danger auquel les trains étaient exposés dans la passe Rogers et aux abords de Glacier, lorsqu' au printemps, les avalanches descendaient des montagnes, bloquant la voie et mettant en péril la vie des voyageurs. On a depuis transformé l'ancienne voie de la passe Rogers en une route carrossable, et les touristes qui viennent à Glacier peuvent quand même aller y admirer les superbes panoramas qui s'offrent à la vue de tous côtés.

Le Mont Sir Donald et le grand Glacier
par C. W. Simpson, R.C.A.

Milles de Victoria

645 **Golden** Lorsqu'il a émergé du long passage souterrain qui perce la base des Selkirks, le train s'avance dans une région moins montagneuse, où l'agriculture est pratiquée sur une assez vaste échelle. C'est la contrée traversée par la rivière Columbia, que suit la voie ferrée sur une assez longue distance, avant d'arriver à la petite ville de Golden. Mais la plaine est vite laissée en arrière, et ce sont encore des pics et des glaciers qui ferment de nouveau l'horizon. Les sommets de la chaine des Rocheuses proprement dites, la plus majestueuse de toutes celles qui couvrent la région, se dressent bientôt devant nous, immenses et solennels, sous les manteaux de glace qui les couvrent en partie. Nous côtoyons la rivière Kicking-Horse et approchons de Field, indiqué par la masse du mont Stephen que l'on reconnait de loin.

680 **FIELD**

Field, dont l'altitude est de 4072 pieds, est un point divisionnaire sur la ligne du Pacifique Canadien; il sépare les districts de l'Alberta et de la Colombie-Anglaise. C'est un joli petit village alpin de quelques centaines d'habitants à peine, situé sur la rivière Kicking-Horse, qui coule en méandres capricieux à travers une série de pics géants, dont le plus beau est probablement le mont Stephen. Celui-ci, du haut de ses 10,485 pieds, écrase de sa masse, les habitations ainsi que la rivière qui chantonne à ses pieds.

C'est de Field que l'on peut atteindre par une très bonne route, la célèbre vallée Yoho, que vont visiter la plupart des touristes qui viennent dans cette partie des montagnes. Il semble que la Nature a pris plaisir à entasser dans ce recoin des Rocheuses, toutes les merveilles imaginables. On voit en effet dans la vallée Yoho, des cataractes admirables, des torrents limpides, des vertes forêts et des glaciers géants.

On peut aussi de Field, se rendre au lac Emeraude, l'un des plus coquets de tout ce vaste territoire, pourtant parsemé d'une infinité de nappes limpides. Les monts Ogden, Cathédrale, Burgess, Wapta, President et Dennis, sont parmi les plus imposants des alentours.

Notre route monte de plus en plus: rochers, rivières, glaciers, chutes, cascades apparaissent, se succèdent, disparaissent, selon les courbes et les caprices du tracé. L'eau des lacs et des cataractes est d'une coloration impossible à décrire: tantôt d'un bleu limpide, ici d'une opacité de turquoise, plus loin translucide comme un saphir, là, de la transparence d'une émeraude, tout près, pure comme du cristal. Selon les réverbérations de la lumière sur les éternels glaciers, la surface des lacs s'irise; l'onde qui tourbillonne au fond des abimes monte en vapeurs légères, prismes étincelants qui s'éteignent en retombant; l'eau qui court dans les rapides sème des arcs-en-ciel éphémères autour des roches qui barrent sa route. A cette orgie des couleurs, s'ajoute celle de la forme. Les pics se dressent, lointains d'abord, puis se rapprochent, reculant devant le train ou semblant venir au-devant de cette chose d'acier que rien n'épouvante. L'un d'eux s'érige en une cathédrale aux multiples clochetons, l'autre s'arrondit en pain de sucre, son voisin s'étage en arêtes graduées, tandis que celui-ci ressemble à un melon gigantesque dans un jardin de titans. Efflorescence colossale poussée durant les cycles millenaires, comme un éternel monument de la Puissance Divine, telles nous paraissent ces montagnes au coeur desquelles nous pénétrons, avec une vitesse sans entrave. S'il arrive qu'un énorme bloc se dresse devant le double ruban des rails, avec un air de dire: "On ne passe pas"! On passe quand même. Le génie de l'homme a vaincu la masse de granit, il a perforé ses flancs, défié les lois de la pesanteur. Un tunnel s'est insinué pas à pas, petit à petit, et les trains, aujourd'hui circulent,

Le Lac Emeraude, près de Field
par Oliver Dennett Grover

Milles de Victoria

vont et viennent, comme en se moquant, sous les montagnes, dans les courbes, au-dessus des chutes, au bord des précipices. On passe quand même.

Immédiatement après avoir quitté Field, la locomotive entreprend de grimper une rampe assez raide, en pouffant de toute la force de ses cylindres. C'est ici qu'on traverse les fameux tunnels en spirale que la Compagnie a dû faire forer pour éviter une pente si forte, que la circulation y était dangereuse pour la sécurité des voyageurs. Ces tunnels sont plutôt deux boucles, qui juxtaposées l'une à l'autre, forment le chiffre 8. L'une des boucles, en dessous du mont Ogden, a 2,910 pieds de longueur, tandis que l'autre, creusée dans les entrailles du mont Cathédrale, a 3,200 pieds, d'un orifice à l'autre. Par cet expédient unique en son genre en Amérique, on a pu raccourcir le parcours de quelques milles et réduire la pente de 4.5 à 2.2 degrés. Le travail a coûté $1,500,000, mais cette somme a depuis été partiellement reprise par l'économie du matériel et du charbon.

C'est entre Field et Lac Louise, que la voie du Pacifique Canadien atteint son point le plus élevé dans les Rocheuses; 5,213 pieds au-dessus du niveau de la mer. A cet endroit se trouve la ligne du partage des eaux, qui coulent d'un côté vers l'océan Pacifique et de l'autre, vers l'Atlantique. C'est l'épine dorsale du continent.

700 LE LAC LOUISE

Après être descendu du train, à la petite gare de Lac Louise, il faut encore monter une hauteur de 620 pieds avant d'atteindre le lac lui-même, situé à 5684 pieds au-dessus du niveau de la mer, dans un décor féerique de montagnes et de glaciers merveilleux, devant lequel la plume de l'écrivain et le pinceau de l'artiste restent impuissants, tant il semble difficile de décrire la sublime beauté de ce lieu enchanteur. Ainsi nommé en l'honneur de la princesse Louise, fille de la reine Victoria et épouse d'un ancien gouverneur-général du Canada, le lac Louise est justement appelé la "Perle des Rocheuses" par ses admirateurs, dont le nombre va sans cesse grandissant.

Grâce au luxueux hôtel que la Compagnie du Pacifique Canadien a fait ériger sur la rive du lac, les touristes sont assurés d'y trouver tout le confort qu'ils peuvent désirer. Aujourd'hui, personne ne songerait à traverser les montagnes, sans s'arrêter à la rustique petite gare qui se dresse dans la vallée et qu'on appelait autrefois Laggan, afin de pouvoir aller se repaître du spectacle grandiose que présente ce joyau rare qu'est la nappe couleur d'émeraude du lac Louise, dans son enchâssement de hauts pics, de glaciers et de vertes forêts.

Le lac lui-même n'est pas la seule attraction pour les touristes qui descendent au Château; il s'en trouve au contraire un grand nombre d'autres et toutes dignes de mention. A part les lacs Miroir et Agnès, que l'on surnomme les "lacs dans les Nuages" à cause de leur grande altitude; à part le gigantesque glacier Victoria qui surplombe le lac Louise de toute sa masse d'une blancheur immaculée; en plus des monts Saddleback, Fairview et Beehive, qui peuvent facilement être escaladés par des sentiers sûrs, il y a encore une foule d'excursions que l'on peut faire aux alentours, en prenant l'hôtel comme point de départ. Celle du lac Moraine à neuf milles de distance, et celle de la vallée du Paradis, sont parmi les plus attrayantes. C'est dans cette vallée que coule le torrent qui forme les chutes des Pas de Géant, un véritable escalier gigantesque sur les marches duquel l'eau descend en cascades écumantes.

Le Lac Louise, "la Perle des Rocheuses"
par C. W. Simpson, R.C.A.

Milles de Victoria

De Lac Louise à Banff, le trajet s'effectue le long de la rivière Bow et en vue de belles montagnes, qui de tous côtés, limitent la ligne d'horizon. Le mont Castle, qui rappelle par ses formes, un de ces anciens castels féodaux du Moyen âge, se dresse isolé et superbe à gauche de la voie. Puis ce sont les monts Bourgeau, 9,517 pieds d'altitude; Ball, 10,825 pieds; Pilot, 9, 680, pieds, aperçus à droite, et la flèche curieuse du mont Edith, à gauche, avant de rentrer à Banff.

735 BANFF

Banff! Un nom bizarre qui évoque les vallées verdoyantes et les pics enneigés des Rocheuses! La première impression, lorsque l'on descend du convoi qui nous a amené au sein des gigantesques montagnes qui encerclent ce lieu enchanté, est faite de respect et de surprise. Beauté imposante du spectacle, blancheur inattendue des cimes s'étendant vers les flancs; sont-ce là vraiment les neiges éternelles, et ne vont-elles pas plutôt fondre demain sous le soleil ou la pluie d'été? En tout cas, elles déconcertent un peu par leur omniprésence, qui attire et obsède le regard tout autour de l'horizon. Inconsciemment, on voudrait que les grands monts se débarrassent de cette neige, avant qu'on les examine en détail, avant qu'on entre en relation. Cette blancheur striée de rocher grisâtre, agace comme une intrusion.

Pourtant à nos pieds, toute la vallée sourit dans la verdure, pendant que là-haut, très haut, les grands sommets menacent, solennels, sous la lueur mate de la neige. C'est sublime et contradictoire. La rivière Bow, que les Sauvages comparaient avec raison à une suite d'arcs, coule à nos pieds sous le joli pont en fer qui mène au village. Celui-ci s'étend tout droit et dru, bâti comme une petite ville, de chaque côté de sa rue droite et large, et à peu près unique. Et tout le temps et partout, les montagnes nous regardent, nous dominent et nous écrasent, forçant tout de suite notre admiration. De même que les géants humains sont généralement doux et pacifiques, de même ces rochers cyclopéens nous deviennent bientôt tout à fait sympathiques; personne ne peut quitter Banff sans avoir noué des relations cordiales avec le mont Cascade, qui porte très haut son sommet dénudé, ou avec la chaine boisée des monts Sulphur, au pied de laquelle, au sein d'une verdoyante forêt, se dresse avec ses flèches, la superbe hôtellerie du Pacifique Canadien. Et que dire de l'irresistible mont Rundle!

D'abord ce n'est pas une montagne, c'est un geste, un mouvement immense arrêté; c'est une vague gigantesque de rocher qui semble avoir été figé brusquement par la main du Créateur. Elle a conservé l'allure qui l'animait, et voilà pourquoi le mont Rundle, d'où qu'on le regarde, ressemble à un monstre mâté, à une vague qui va quelque jour continuer sa marche fatidique et rouler dans la vallée. Son flanc d'un côté, est en pente douce et apparemment facile à l'ascension, tandis que de l'autre, il est coupé à pic. Quelles formidables convulsions notre planète a dû subir pour porter de pareilles cicatrices? Elle est partout, aussi loin que la vue peut embrasser, ouverte, torturée et déchirée!

Et dans ce décor, dont chaque trait rappelle l'inimaginable et terrifiante tempête de souffre, de feu et de fracas qui fit éclater un

L'Hôtel de Banff
par C. W. Simpson, R.C.A.

Milles de Victoria

jour ces vallées et lança au ciel ces amas de roc vif, vous voyez couler à vos pieds l'eau limpide et froide qui vient des glaciers, et vous regardez venir au loin, comme un ruban qu'accompagne une mince fumée, un train, tout petit, tout écrasé comme un serpent, et qui venant des rives lointaines du fleuve St-Laurent, s'en va grinçant et pouffant comme un léger jouet, vers les confins du continent, du côté de l'océan Pacifique.

L'hôtellerie du Pacifique Canadien se dresse dans un site unique et rapelle par ses formes et sa masse, un castel féodal du Moyen âge. Des touristes de toutes les parties du monde, attirés par la réputation que s'est acquise Banff, tant par sa beauté pittoresque, qu'avec ses fameuses sources sulfureuses, y viennent séjourner durant les mois de l'été. Plusieurs grandes piscines construites en divers endroits sur le flanc du mont Sulphur, permettent aux visiteurs de prendre des bains d'eau chaude avec tout le confort voulu. Banff offre encore de nombreuses attractions; son parc zoologique en est une des plus intéressantes, mais il ne faut pas oublier non plus de mentionner les excursions à cheval, les ascensions alpines, le canotage sur la rivière Bow et les lacs Vermillon, le golf, etc. Le mont Assiniboine, qui s'élève à une vingtaine de milles au sud de Banff et qui dresse sa cime enneigée à 12,000 pieds dans les airs, est souvent appelé le "Matterhorn du Nouveau-Monde." Ce pic a été escaladé pour la première fois en 1901.

En laissant la populaire station balnéaire de Banff, la ligne s'allonge au fond d'une vallée qu'arrose la rivière Bow et que dominent de chaque côté de hautes chaines de montagnes, aux cimes rocailleuses et à demi couvertes de neiges éternelles.

A Bankhead, il y a des mines de charbon dur, exploitées par la Compagnie du Pacifique Canadien. Ce sont les seules mines d'anthracite au Canada. A Canmore, un peu plus loin, on peut voir à droite trois superbes montagnes, dont les sommets assez rapprochés se ressemblent à tel point, qu'on les a appelées les "Trois Soeurs." On passe encore quelques pics moins élevés, et le train sort enfin des Rocheuses gigantesques, et entre dans un territoire plutôt ondulé, qui sépare les montagnes de la prairie. Pendant de longues heures, on verra encore les hautes silhouettes des Rocheuses, qui graduellement disparaitront en arrière de nous. Le pays traversé entre les montagnes et Calgary est surtout adonné à l'élevage, tout comme la majeure partie du sud-ouest de l'Alberta d'ailleurs, qui est couverte de "ranches" sur lesquels les chevaux, les moutons et les bêtes à cornes se comptent par milliers. A Morley, la voie traverse la vaste réserve indienne de la tribu des Stoneys, ancienne peuplade guerrière de la prairie, transformée depuis en une industrieuse population.

817 CALGARY

Calgary, population 72,000 habitants, altitude 3439 pieds; c'est la plus grande ville de l'Alberta et de toute cette partie du pays qui sépare Winnipeg de Vancouver, sur la côte de l'océan Pacifique. Fondée il y a à peine une quarantaine d'années, sur les bords de la rivière Bow, elle s'est merveilleusement développée durant cet espace de temps relativement court, et aujourd'hui, elle possède de florissantes industries, des cours à bestiaux considérables, des établissements pour la mise en conserve des viandes; ses rues sont larges et tracées

Les Trois Soeurs, à Canmore
par C. W. Simpson, R.C.A.

régulièrement, selon la mode des villes modernes. Elle se trouve aussi à proximité de formidables pouvoirs hydrauliques et de vastes gisements de charbon. Sa population a encore l'avantage de pouvoir se procurer à un prix très modique, pour usage domestique et pour fins industrielles, tout le gaz naturel qu'elle désire.

Le Pacifique Canadien possède à Calgary un des plus beaux hôtels de tous ceux qu'il a érigés à travers le Canada; le Palliser, tel est le nom de cette luxueuse bâtisse, s'élève tout près de la gare du chemin de fer, en plein centre de la ville. Du toit, l'oeil embrasse un incomparable panorama: d'un coté, ce sont les prairies, dont l'étendue rappelle le vaste océan; de l'autre, vers l'ouest, ce sont d'abord de légères ondulations dans la plaine, puis plus loin, les cyclopéennes chaines des Rocheuses, avec leurs cimes enneigées qui se découpent sur l'azur du ciel, à l'horizon.

Le Pacifique Canadien a fait effectuer des travaux considérables aux environs de Calgary, dans le but de sauver par l'irrigation, tout un vaste district qui était pratiquement perdu pour l'agriculture, à cause de l'insuffisance des pluies. Au prix de plusieurs millions de dollars, la Compagnie a réussi à barrer la rivière Bow à Bassano, à l'est de Calgary, et de la sorte, à s'approvisionner d'une quantité d'eau suffisante pour fournir l'humidité essentielle à la croissance des plantes sur les fermes des alentours. Tout le terrain qui devait être irrigué avait d'abord été acheté par le Pacifique Canadien, mais celui-ci, dès que les travaux ont été terminés, a commencé à en disposer, en le morcelant et en le vendant aux colons à des prix avantageux. A l'heure actuelle, des fermes fertiles s'élèvent sur ces terres autrefois incultes, que l'irrigation a transformées.

Pour atteindre Lethbridge, nous voyageons directement vers le sud, dans une région onduleuse, où l'élevage est la principale industrie de la population rurale. De vastes "ranches" s'étendent à droite et à gauche de la voie ferrée, et à tout instant, on aperçoit sur le flanc d'une colline ou sur le sommet d'un coteau, un troupeau de vaches ou de moutons, paissant sous la surveillance de quelques cow-boys à cheval. Sans cesse, les Rocheuses montent la garde dans l'ouest. Quand le temps est clair, nous pouvons clairement distinguer dans le lointain, leurs sommets déchiquetés.

LETHBRIDGE

Lethbridge a une population de 15,000 âmes environ et est située sur la rivière Old Man, à une altitude de 2973 pieds au-dessus du niveau de la mer. C'est un centre agricole et minier de première importance dans cette partie de l'Alberta, où l'élevage des bestiaux est aussi pratiqué sur une haute échelle. Dans un rayon de cinq milles autour de cet endroit, il y a sept mines de charbon qui produisent une très bonne qualité de lignite, fort en demande dans les provinces prairies. Deux de ces mines, dont les puits sont dans les limites mêmes de la ville, sont exploitées par le Pacifique Canadien. Les principales industries de Lethbridge comprennent quatre gros moulins à farine et une fabrique de macaroni. Son marché aux laines est le plus

considérable du Canada. Le gouvernement fédéral maintient ici une ferme expérimentale qui rend de grands services à l'agriculture.

Un peu à l'ouest de Lethbridge, le Pacifique Canadien a construit pour permettre à ses trains de traverser la rivière Old Man, un gigantesque viaduc en acier, qui figure parmi les principaux travaux de génie effectués par cette compagnie à travers le Canada. Ce viaduc a 5325 pieds de longueur et repose sur une série de piliers en acier, qui à leur plus grande hauteur, supportent la voie à 314 pieds dans les airs.

Le sol du sud de l'Alberta, quoique excellent pour l'élevage, n'est pas tout à fait propice à la culture du blé ou des autres céréales, à cause des grandes sécheresses qui sévissent en été dans cette partie de la province. C'est pourquoi l'on songe aujourd'hui à recourir à l'irrigation, d'une façon beaucoup plus générale qu'on ne l'a fait jusqu'à présent. L'exemple donné par la Compagnie du Pacifique Canadien sur ses terrains de Bassano, non loin de Calgary, commence à porter ses fruits et à convaincre les plus incrédules. La contrée qui s'étend de Lethbridge à Medicine-Hat serait tout aussi fertile que celle du nord de la province, mais il lui manque de la pluie. Il faudra tôt ou tard y remédier au moyen de l'arrosage artificiel.

Aux environs de Lethbridge, le sous-sol est très riche en charbon, tandis qu'à Medicine-Hat, c'est du gaz naturel qui s'y trouve en quantités inépuisables. On s'en sert pour toutes sortes d'usage dans la ville et on le paie un prix ridiculement bas comparativement à ce qu'il coûte dans les centres où il faut le fabriquer.

Avant d'entrer dans Medicine-Hat, le train traverse d'abord la rivière Saskatchewan-du-Sud, qui coule dans une tranchée profonde creusée dans le sol de la prairie.

241 **MEDICINE-HAT**

Population 12,000 habitants, altitude 2,181 pieds au-dessus du niveau de la mer; c'est une progressive petite ville située sur la rivière Saskatchewan-sud, dans une belle région agricole. C'est un endroit réputé pour ses puits de gaz naturel, qui fournissent pour le chauffage domestique et pour l'industrie, un excellent combustible à un prix excessivement bas. Le premier puits de gaz naturel à Medicine-Hat, a été foré en 1903 et depuis cette date, on a en percé 22 autres d'une profondeur variant de 1000 à 1200 pieds. Chacun peut produire de deux à trois millions de pieds cubes de gaz chaque jour. On prétend que le merveilleux dépot de gaz naturel qui se trouve sous la ville, s'étend sur une superficie de plus de 100 milles carrés. Medicine-Hat a aussi de grandes minoteries, dont le rendement total est de 4,700 barils de farine par jour.

En filant vers Swift-Current et Moose-Jaw, on voyage dans une région très fertile, où se pratique non seulement la culture des céréales sur une grande échelle, mais encore la culture mixte et l'élevage des chevaux. Le pays est désormais plus plat, et en certains endroits, on remarque des étangs et même des lacs, dont les rives sont bordées d'une substance qui fait penser à de la craie ou de la neige; c'est de l'alcali, oxyde minéral déposé sur le sol à mesure que se dessèchent ces nappes d'eau peu profondes.

C'est au village de Maple-Creek passé en route, que le chef sioux, Sitting-Bull, fut capturé par la gendarmerie à cheval, il y a plusieurs années, après qu'il eut massacré le général américain Custer et sa troupe de cavaliers.

Milles de Calgary

388 **SWIFT-CURRENT**

Population 4,500 âmes; c'est une active petite ville située sur les bords d'une jolie rivière, dont les eaux agitées lui ont fait donner le nom qu'elle porte aujourd'hui. Elle est le point de séparation entre le district de la Saskatchewan et celui de l'Alberta, du chemin de fer du Pacifique Canadien. Swift-Current est un centre de distribution de marchandises générales dans un territoire qui s'étend presque jusqu'à la frontière américaine, dans la direction sud. Le gouvernement a établi ici un observatoire météorologique intéressant. L'altitude de la région est de près de 2,500 pieds.

Le train reprend sa course vers Moose-Jaw en descendant dans une large plaine encore tachetée d'alcali, provenant d'une dépression du bassin des lacs Chaplin, mieux connus des anciens colons sous le nom de "lacs des Vieilles Femmes." Plus au nord, on voit les rives herbeuses du lac Ruth, grande nappe d'eau qu'affectionnent les oies et les canards sauvages.

On ne voit maintenant plus d'arbres, depuis les collines Cyprès jusqu'à l'extrémité est de la plaine de Régina, soit une distance de deux cents milles. Sans être aussi riche, le sol est quand même encore bon. Ici et là, le voyageur averti peut encore voir des sentiers creusés dans la croute de la prairie par les bisons d'antan, lorsqu'ils cheminaient par dizaines de milliers vers leurs abreuvoirs. En certaines places, le sol est parsemé de trous et l'on est porté à se demander comment se sont formées ces étranges cicatrices. Il parait que ce sont les anciens "rois de la plaine" qui les ont faites, en roulant leur énorme corpulence lorsqu'ils étaient repus.

498 **MOOSE-JAW**

Moose-Jaw, dont la population est de 25,000 âmes, est située à une altitude de 1779 pieds, au milieu d'un des plus fertiles districts à blé de tout l'Ouest canadien. Le nombre des minoteries et des entrepôts à grain qui s'élèvent dans la ville et aux environs, sont en effet une preuve évidente de la fertilité du sol de la région, pour la production du blé. Le gouvernement fédéral possède un peu à l'ouest de la ville, un élévateur colossal, d'une capacité de 3,500,000 minots. Les cours à bestiaux les plus considérables entre Winnipeg et la côte du Pacifique, se trouvent encore à Moose-Jaw.

Cette ville tire son étrange appellation du nom que les Indiens du pays donnaient autrefois à l'endroit où elle est construite et qui signifiait dans leur langue, "l'endroit où l'homme blanc répara sa charrette avec une ganache d'orignal."

De Moose-Jaw à Régina, le chemin de fer est bordé de vert et d'or, selon qu'il traverse des pâturages ou des champs de blé muri. C'est un district agricole d'une grande fécondité, dont la capitale de la Saskatchewan est le centre.

540 **RÉGINA**

Régina est la capitale, en même temps que la plus importante ville de la Saskatchewan; sa population est de 45,000 habitants. C'est aussi le plus grand centre commercial et industriel entre Winnipeg et Calgary, plus à l'ouest. On y voit en effet nombre de maisons de gros, d'importantes agences pour la distribution des machines agricoles dans toute la province, diverses fabriques et une grande raffinerie d'huile, construite au coût de $2,000,000. Le Palais de la Législature.

Le Battage du Blé dans l'Ouest Canadien
par G. F. Gillespie

Milles de Calgary

qui s'élève en face du petit lac Wascana, est une magnifique construction, dont la masse domine toute la ville.

Régina a été pendant plus de quarante ans les quartiers-généraux de ce fameux corps de police montée, auquel était confiée la surveillance dans les territoires du Nord-Ouest, avant que les Blancs aient complètement établi leur contrôle dans ces régions. Les exploits accomplis par les hommes de cette force constabulaire, ont été si souvent racontés, que celle-ci est devenue fameuse dans le monde entier et que son nom est appelé à passer dans l'histoire. Depuis la pacification des tribus indiennes, la colonisation du pays et l'amélioration des moyens de communication, le maintien de l'ordre est beaucoup moins ardu dans les prairies, de sorte que la tâche de la police montée est désormais plus facile. Celle-ci porte aujourd'hui le nom de Royal Canadian Mounted Police. L'altitude de Régina est de 1896 pieds.

633 **Broadview**
717 **Virden**

Entre Régina et Brandon, tout le pays est couvert de fermes prospères. Le sol est très riche et la culture des céréales est la principale industrie de la population. Le paysage perd un peu de sa monotonie et l'on voit un peu partout, des bosquets verdoyants et même des lacs assez considérables, dont les eaux, dit-on, sont très poissonneuses. Les villages de Qu'Appelle, Indian Head, Wolseley, Broadview et Virden sont des centres agricoles importants, possédant chacun de nombreux élévateurs à grain, signe infaillible de la fertilité du sol.

764 **BRANDON**

Brandon a une population de 18,000 âmes environ. Sa situation sur les bords de la rivière Assiniboine, au milieu d'une belle et fertile région, en fait un centre agricole d'une grande importance. C'est une belle ville, possédant de charmants quartiers résidentiels, de bonnes maisons d'éducation et plusieurs industries. Le gouvernement fédéral maintient ici une ferme expérimentale et une école spéciale pour les Indiens. Le plus grand entrepôt de grains de semence de tout l'Ouest, se trouve à Brandon.

Graduellement, en s'éloignant des montagnes Rocheuses, l'altitude devient de moins en moins forte; à Brandon, elle est seulement de 1200 pieds au-dessus du niveau de la mer.

A mesure qu'on avance plus à l'est dans le Manitoba, le caractère du pays change graduellement. Il devient plus accidenté, parsemé de bosquets, de lacs et de rivières. Il est évident qu'on en achève avec les vastes horizons des prairies. De Brandon à Portage-la-Prairie, les campagnes sont bien colonisées et produisent d'abondantes récoltes de grain. On y pratique aussi avec succès l'élevage des bestiaux.

841 **PORTAGE-LA-PRAIRIE**

Située 56 milles à l'ouest de Winnipeg, cette ville, dont la population est de 7,000 âmes, compte quelques industries prospères, parmi lesquelles on peut mentionner des minoteries et des briqueteries. On y voit aussi quelques grands élévateurs à grain qui servent d'entrepôts aux récoltes abondantes de blé et d'avoine qui poussent dans le district. Portage-la-Prairie est une ville propre et possédant de très

Milles de Calgary

jolies rues résidentielles. Elle est sise à un mille à peine de la rivière Assiniboine et en même temps, non loin de l'extrémité sud du beau lac Manitoba, dont les rives sont parsemées de chalets appartenant aux résidents de la ville. C'est de Portage-la-Prairie, qu'un embranchement du Pacifique Canadien laisse la voie principale de cette compagnie, pour se diriger vers le nord-ouest jusqu'à Edmonton, en passant par Saskatoon.

De Portage à Winnipeg, la voie du Pacifique Canadien traverse des prairies remarquables, où le foin et les céréales poussent très bien. L'industrie laitière et la culture mixte y sont aussi en faveur. A la petite station de Reaburn, nous sommes exactement à mi-chemin entre Montréal et Vancouver.

897 **Winnipeg** Le parcours, de la capitale du Manitoba jusqu'à Fort-William et
1030 **Kenora** Port-Arthur, par le Pacifique Canadien, ne diffère guère de celui par
1176 **Ignace** les Chemins de Fer Nationaux, quant à la nature des régions traversées. Après avoir quitté le Manitoba et être passé dans l'Ontario à Telford, le train pénètre dans un immense territoire boisé, couvert de lacs et de rivières poissonneux. La ville de Kenora, située au nord du lac des Bois, est le centre le plus considérable aperçu en route. Il s'y trouve une grande minoterie. C'est encore un lieu de villégiature fort recherché.

1323 **PORT-ARTHUR ET FORT-WILLIAM**

Ces deux cités, qu'à cause de leur contiguité, on appelle souvent les "villes jumelles," sont situées à la tête de la navigation canadienne sur le lac Supérieur et ont la distinction d'être le centre de distribution de l'immense récolte de grain des provinces prairies. C'est à leurs quais que les navires vont chercher les vastes quantités de blé récoltées chaque année dans les plaines ensoleillées de l'Ouest canadien, pour les transporter à Port-McNicoll, Buffalo, Cleveland et autres ports des Grands Lacs. En 1916 seulement, 369,000,000 de minots de grain passèrent par Fort-William et Port-Arthur, en route pour l'Est du pays et vers les divers marchés du monde. La capacité totale des dix-sept gigantesques élévateurs à grain de ces deux villes, est de 46,000,000 de minots.

Port-Arthur, dont la population est de près de 20,000 habitants, est le centre du district judiciaire de la baie du Tonnerre et le siège de diverses industries prospères. On y voit des chantiers maritimes, des moulins à papier, des scieries, des hauts-fourneaux, etc. C'est une ville moderne dans toute l'acception du mot, possédant des rues bien pavées, de bons hôtels, de vastes hôpitaux et d'excellentes maisons d'éducation.

Fort-William l'emporte sur Port-Arthur par sa population, qui est de 28,000 âmes. Cette ville, située à l'embouchure de la rivière Kaministiquia, est le point de séparation entre les lignes de l'Est et celles de l'Ouest, du réseau du Pacifique Canadien. C'est aussi le port terminus du service de navigation de cette compagnie sur les Grands Lacs. Le nouveau quai à charbon qu'a fait construire le Pacifique Canadien à Fort-William, au coût d'un million de dollars, et dont la capacité est de 800,000 tonnes, est l'un des mieux outillés du genre sur ce continent. Port-Arthur et Fort-William reçoivent

Milles de Calgary

leur énergie électrique des chutes Kakabeka, situées à vingt milles dans l'intérieur, sur la rivière Kaministiquia. Une nouvelle usine en construction à Nipigon, fournira encore aux "villes jumelles" un surcroît de force motrice. Les ressources naturelles sont presque illimitées dans cette région; la pulpe y est abondante, tandis que d'importantes découvertes de minerai de cuivre, de fer, d'argent et d'or, y ont été faites au cours des dernières années. C'est aussi une contrée réputée pour la pêche et la chasse au gros gibier; la truite, l'achigan et le maskinongé abondent dans ses rivières et ses lacs, et l'orignal, le chevreuil, le caribou et l'ours, errent en nombre dans ses grands bois.

Fort-William était autrefois le site d'un poste de la Compagnie de la Baie d'Hudson, que fréquentaient tous les chasseurs et les coureurs des bois qui passaient par ce pays. En 1731, l'explorateur La Vérandrye y avait construit un petit fort.

Milles de Fort-William

Schreiber — La voie côtoie maintenant sur une très longue distance, la rive nord du majestueux lac Supérieur, le plus considérable des Grands Lacs. Les paysages ressemblent un peu ici aux panoramas des Rocheuses, car ce ne sont que rochers escarpés, ravins profonds, tunnels et torrents nombreux. Parfois le chemin de fer doit faire de grands détours pour éviter une vallée infranchissable; parfois il longe un précipice effrayant, dominé par un roc rougeâtre, qui va semble-t-il, se détacher et écraser le train. Ici et là, des trouées qui se font dans le paysage, laissent voir à droite, l'immensité du lac Supérieur, cette vaste mer d'eau douce, d'où il souffle toujours une fraiche brise.

132 White-River

250 Franz

298

A Heron-Bay, on s'éloigne du lac Supérieur, pour rouler à travers un district accidenté, couvert d'une végétation sauvage et rabougrie, mais qui peut-être, recèle dans ses flancs de riches gisements de minéraux, car on s'approche ici d'une région minière dont l'exploitation a déjà donné des résultats plus que satisfaisants. Nous voulons parler de la région de Sudbury, un peu plus à l'est.

Pour se rendre au Sault-Ste-Marie, le train va maintenant s'engager sur la voie de l'Algoma Central Ry. et prendre la direction sud, à partir de la petite gare de Franz, sur le Pacifique Canadien. Cette ligne de chemin de fer a été construite dans un riche territoire forestier, dont la pulpe alimente les vastes moulins à papier du Sault-Ste-Marie. C'est encore une région idéale pour les sportsmen, qui y trouvent du gros gibier en abondance, et plusieurs variétés de poissons dans les lacs et les rivières dont elle est parsemée.

493 LE SAULT-STE-MARIE

Cette ville, qui a une population de 23,000 habitants, est située sur la rivière Ste-Marie, par laquelle les eaux du lac Supérieur se déversent dans le lac Huron; c'est cette rivière qui la sépare de la ville américaine du même nom, établie en face, dans l'état du Michigan. Les rapides dangereux qui obstruent la navigation en cette partie de la rivière Ste-Marie, ont nécessité le creusage de deux canaux, l'un du côté canadien et l'autre du côté américain, pour permettre le passage des navires du lac Supérieur dans le lac Huron et vice versa. Construit de 1888 à 1895 au coût approximatif de $4,000,000, le canal canadien est long de 7472 pieds et possède une écluse de 900 pieds par 60 pieds de largeur, pouvant lever un navire à une hauteur de 18 pieds. Les canaux du Sault-Ste-Marie servent surtout au trafic du grain de

Milles de Fort-William

l'Ouest canadien et du minerai de fer et de cuivre expédié des mines du lac Supérieur. On a construit ici pour relier la rive canadienne à la rive américaine, un pont de neuf arches, ayant chacune 240 pieds de longueur. Au-dessus du canal canadien, ce pont s'ouvre au moyen d'un tablier tournant, long de 410 pieds, tandis que pour le canal américain, on a paré à la difficulté en construisant une structure unique en son genre: c'est un pont à bascule double, d'une longueur totale de 430 pieds, dont les deux immenses tabliers se rejoignent au milieu du canal pour permettre la circulation.

Le Sault-Ste-Marie possède d'importantes usines métallurgiques, qui ont un rendement mensuel de 83,000 tonnes d'acier; des moulins à papier pouvant produire 230 tonnes de papier par jour; des pulperies, des usines de produits chimiques, etc. Au point de vue de l'histoire, cet endroit a joué un rôle assez marquant, depuis l'origine de la colonie française, jusqu'au commencement du siècle dernier. Le premier poste qui s'éleva sur cette rive, fut fondé vers 1632 par des traiteurs français et des missionnaires, et nommé Ste-Marie en signe de gratitude, après une victoire remportée sur les Sauvages. En 1812, durant la guerre avec les Etats-Unis, un détachement de troupes américaines s'empara du village et en pilla les habitations et les magasins.

Les vapeurs du Pacifique Canadien qui font le service du fret et des passagers sur les Grands Lacs, de Port-McNicoll sur la baie Georgienne, à Fort-William sur le lac Supérieur, passent en route par le canal canadien du Sault-Ste-Marie.

Jusqu'à Sudbury, la voie du Pacifique Canadien longe plus ou moins la rive nord de la baie Georgienne et traverse plusieurs cours d'eau qui servent au flottage du bois, coupé dans l'intérieur du pays. Ici encore, la pêche est fructueuse, et l'original, le chevreuil et le caribou sont à la portée du chasseur habile.

672 SUDBURY

Après avoir circulé à travers une contrée fortement accidentée et boisée, couverte de lacs et de rivières, le train entre dans Sudbury, le centre d'une des plus riches régions minières du Canada. On estime en effet qu'il existe ici sur une superficie de trente milles de long par seize de large, une quantité de minerai de cuivre et de nickel évaluée à cinq cent millions de tonnes; c'est le plus grand gisement de nickel du monde entier, car il fournit plus des deux tiers de la consommation mondiale de ce métal. Le minerai contient une proportion de 3.09 pour cent de nickel et 2.12 pour cent de cuivre. Les compagnies International Nickel, Mond Nickel et British American Nickel Corporation, qui possèdent ici des hauts-fourneaux, expédient le métal à leurs raffineries du pays de Galles, et de Port-Colborne dans le New-Jersey. Non loin de Sudbury, se trouvent les montagnes de l'Orignal, qui renferment plus de cent millions de tonnes de fer. Sudbury est aussi un important centre de distribution pour tout le pays du Nord. Sa population est de 9,000 âmes.

De Sudbury à North-Bay, s'étend au nord et à l'ouest du lac Nipissing, l'une des plus riches régions minières du continent américain. C'est ici qu'on extrait

Milles de Fort-William

la plus grande partie du nickel employé dans le monde entier, tandis que d'immenses quantités de cuivre gisent aussi dans le sol, en plusieurs endroits de ce district. De North-Bay, la ligne du Temiskaming and Northern Ontario Ry. se dirige vers le nord, pour desservir les régions argentifères et aurifères de Cobalt et Porcupine.

751 **NORTH-BAY**

North-Bay est le plus grand centre ferroviaire du district d'Algoma, dans le nord de l'Ontario, car six lignes de chemins de fer traversent la ville et rayonnent ensuite dans toutes les directions. L'une de ces lignes, celle du Temiskaming and Northern Ontario Ry, dessert dans le Nord, les célèbres régions minières de Témiskamingue, de Cobalt et de Porcupine, d'où l'on extrait depuis quelques années, des quantités phénoménales d'argent et d'or. Cette ligne, qui coopère avec le Pacifique Canadien pour le service des voyageurs dans cette partie du pays, va jusqu'à Cochrane, sur la voie du Transcontinental-National. C'est par son intermédiaire que les sportsmen peuvent atteindre la giboyeuse contrée qui entoure le lac Temagami.

North-Bay est une ville d'une dizaine de milliers d'habitants, possédant quelques industries; elle s'élève sur les bords du beau lac Nipissing, qu'on pourrait presque classer au nombre des Grands Lacs, auxquels il est d'ailleurs relié par la rivière aux Français, car il a 90 milles de long, par plus de 20 milles de largeur en certains endroits. Toute la contrée drainée par la rivière aux Français voit affluer des touristes et des sportsmen de partout, durant les mois de la belle saison. Un petit vapeur fait la navette sur le lac Nippissing et transporte les passagers, de North-Bay à l'embouchure de la rivière aux Français.

892 **Orillia**
914 **Barrie**
974 **Georgetown**

A North-Bay, le train quitte le réseau du Pacifique Canadien, pour se diriger dans le sud de l'Ontario par voie du Grand-Tronc, dont la ligne traverse d'abord une section boisée, légèrement accidentée et remplie de lacs poissonneux. Après avoir dépassé le grand lac Simcoe, on commence à apercevoir de nouveau des campagnes comme il s'en trouve dans toute la partie méridionale de l'Ontario et dans la province de Québec.

La partie sud de l'Ontario, qui s'étend entre le lac Ontario, le lac Huron et le lac Erié, jusqu'à Windsor, est la plus populeuse de la province et compte de nombreuses villes desservies par plusieurs lignes de chemins de fer. Nous allons maintenant visiter les principales d'entre elles, en voyageant sur le réseau du Grand-Tronc, mais il est juste de dire que la plupart de ces points sont aussi reliés entre eux par les voies du Pacifique Canadien.

Le sud de l'Ontario est avant tout industriel, mais l'agriculture y est aussi pratiquée par une importante population rurale. La culture mixte et l'industrie laitière sont en faveur un peu partout, tandis qu'aux environs des villes, la culture des produits maraîchers est très rémunératrice. Certaines parties, particulièrement la péninsule de Niagara, sont surtout renommées pour leurs beaux fruits et pour leurs vignobles.

C'est le long des côtes des lacs Ontario et Erié, qu'ont été fondés les premiers établissements de la province, soit après la conquête du Canada, ou à la suite de l'immigration des Loyalistes, venus des Etats-Unis après la guerre de l'Indépendance. Leurs descendants sont restés fidèles aux traditions d'autrefois et ils ont gardé pour la mère patrie, un attachement que le temps ne fait qu'accroître.

La Cueillette des Pommes
par Bertha des Clayes

Milles de Fort-William

993 **GUELPH**

Guelph, qui compte parmi ses maisons d'éducation le célèbre Collège Agricole de l'Ontario, a une population d'environ 20,000 âmes et est construite sur une suite de collines baignées par la rivière Speed. Cette ville fut fondée vers 1827 et fut ainsi nommée en l'honneur de la famille royale d'Angleterre. Son école d'agriculture est fréquentée annuellement par plus de mille étudiants des deux sexes, qui viennent non seulement de toutes les parties du Canada, mais encore des pays étrangers. Guelph compte plusieurs industries, entr'autres des fonderies et des filatures. L'exposition provinciale qui s'y tient chaque hiver, attire de nombreux exposants et des milliers de visiteurs; c'est l'une des plus grandes expositions de moutons au Canada.

1009 **GALT**

Galt, sur la rivière Grand, est surnommée la "Manchester du Canada," à cause du volume considérable de ses produits manufacturés, lesquels consistent surtout en articles de laine tricotée, en outils et en pièces de machinerie. Dans son voisinage se trouvent d'immenses ressources forestières et de grandes quantités de pierre à chaux et de sable. Galt porte le nom du distingué romancier écossais, John Galt. Sa population est de 13,000 habitants.

1022 **KITCHENER**

Kitchener, ainsi nommée en l'honneur du grand général à qui fut d'abord confiée la réorganisation de l'armée anglaise au début de la récente guerre européene, et qui périt d'une façon si mystérieuse quelques mois après l'ouverture des hostilités, est une ville dont la population s'élève à 22,500 habitants, pour la plus grande partie d'origine allemande. Sa fondation remonte au commencement du siècle dernier, alors qu'un certain nombre de sujets américains de l'état de la Pennsylvanie vinrent s'y fixer, pour être plus tard suivis de plusieurs émigrés allemands. C'est à cause de ces derniers arrivants, que jusqu'en 1914, cette ville porta le nom de Berlin; mais les circonstances firent trouver cette appellation trop peu patriotique et malgré une vive opposition venant d'une certaine part, on lui substitua le nom de Kitchener.

La ville est située dans la belle vallée qu'arrose la rivière Grand, et les campagnes qui l'entourent sont parsemées de fermes prospères. Elle est essentiellement manufacturière, produisant toutes sortes d'articles qui la font connaitre dans toutes les parties du Dominion et même à l'étranger. Ses fabriques de meubles, d'articles en caoutchouc et en cuir, de pneus, de sous-vêtements et de chemises pour hommes, emploient un grand nombre d'ouvriers. Kitchener compte en tout 170 établissements industriels, ce qui est énorme, si l'on considère le chiffre de sa population.

1048 **STRATFORD**

Stratford a une population de 18,000 âmes et est sise sur la rivière Avon. Elle rappelle par son nom la patrie de Shakespeare, la petite

ville de Stratford-sur-Avon, en Angleterre. C'est une des plus belles cités résidentielles de cette partie de l'Ontario, pourvue de rues larges et bien tenues, de luxueuses résidences, de parcs spacieux et bien garnis d'arbres. On y remarque aussi de jolies églises, d'excellents hôpitaux et de bonnes maisons d'éducation. Les principales industries de Stratford sont la construction des locomotives et la fabrication des meubles.

1144 CHATHAM

Chatham est une ville de 18,000 habitants, située dans une fertile région, qui, grâce à la douceur de son climat et à la durée de sa belle saison, est dans une excellente position pour la culture des produits maraîchers dont la croissance exige une période prolongée de douce température. La betterave à sucre y pousse admirablement bien, et cette culture est la source d'un gros revenu pour la population locale. Chatham compte au nombre des ses nombreuses industries, une fabrique de sucre de betterave, d'une capacité de 1200 tonnes par jour; c'est la deuxième en importance sur ce continent. Il s'y trouve aussi une grande fabrique de conserves, une fabrique d'automobiles et des manufactures d'accessoires pour automobiles.

Chatham possède de belles rues et de coquettes résidences. Son parc Tecumseh, sis au centre de la ville, sur les bords de la rivière Thames, est l'endroit favori de promenade et aussi le rendez-vous des amateurs de base-ball, de tennis, de cricket ou de boulingrin. Les canotiers y viennent pousser leurs élégantes et frêles embarcations sur l'onde limpide de la rivière.

1191 WINDSOR

Windsor, avec une population de 35,000 habitants, dont une partie est d'origine française, s'enorgueillit d'être la plus importante des "villes frontières" bâties sur les bords de la rivière Détroit et du lac Ste-Claire, et qui comprennent encore Walkerville, Ford, Sandwich et Ojibway. D'un marché agricole qu'elle était auparavant, la ville de Windsor s'est développée depuis quelques années en un grand centre manufacturier, avec une production considérable et variée. Sa subite croissance a été la conséquence naturelle de sa proximité de la ville de Détroit, le centre de la fabrication de l'automobile dans la république américaine, dont elle n'est séparée que par l'étroite rivière du même nom. Les communications entre les deux cités sont établies par de nombreux traversiers pour ce qui est des voitures et des piétons, tandis que les trains traversent la rivière au moyen d'un tunnel, la propriété du chemin de fer Michigan-Central. Grâce à leur situation sur la frontière, Windsor et les autres villes énumérées plus haut, ont été choisies par plusieurs firmes des Etats-Unis pour l'établissement de succursales en Canada.

1301 LONDON

Cette ville, ne ressemble pas seulement à la grande métropole européenne par son nom; elle est aussi construite sur une rivière qui s'appelle la

Tamise, ou Thames, dans un comté qui porte le nom de Middlesex et plusieurs de ses rues rappellent celles de la capitale anglaise, comme par exemple celles de Cheapside, Piccadilly et Pall-Mall. Cette similitude de noms est due au fait qu'à l'époque de la fondation de la ville, au commencement du siècle dernier, le gouverneur Simcoe voulait aussi en faire une capitale, la capitale du Haut-Canada. Sa ressemblance avec Londres n'en tient cependant qu'à l'analogie qui existe entre les appellations, car London est avant tout une ville canadienne, autant par son caractère que par sa situation. C'est un centre commercial et financier, en même temps que manufacturier, qui figure parmi les principaux de la prospère péninsule de l'Ontario-ouest. Au nombre de ses 250 établissements industriels, il se trouve des fabriques d'instruments aratoires, de poêles et de fournaises, de biscuits, de bonbons et de cigares. Tout autour de la ville, s'étend un fertile district agricole qui n'est pas sans contribuer largement à sa prospérité. London, qui passa au rang de ville en 1855, s'est surtout développée depuis une trentaine d'années; sa population dépasse aujourd'hui les 60,000 habitants. A une heure de distance en tramway électrique, se trouve Port-Stanley, une charmante villégiature sur la côte du lac Erié.

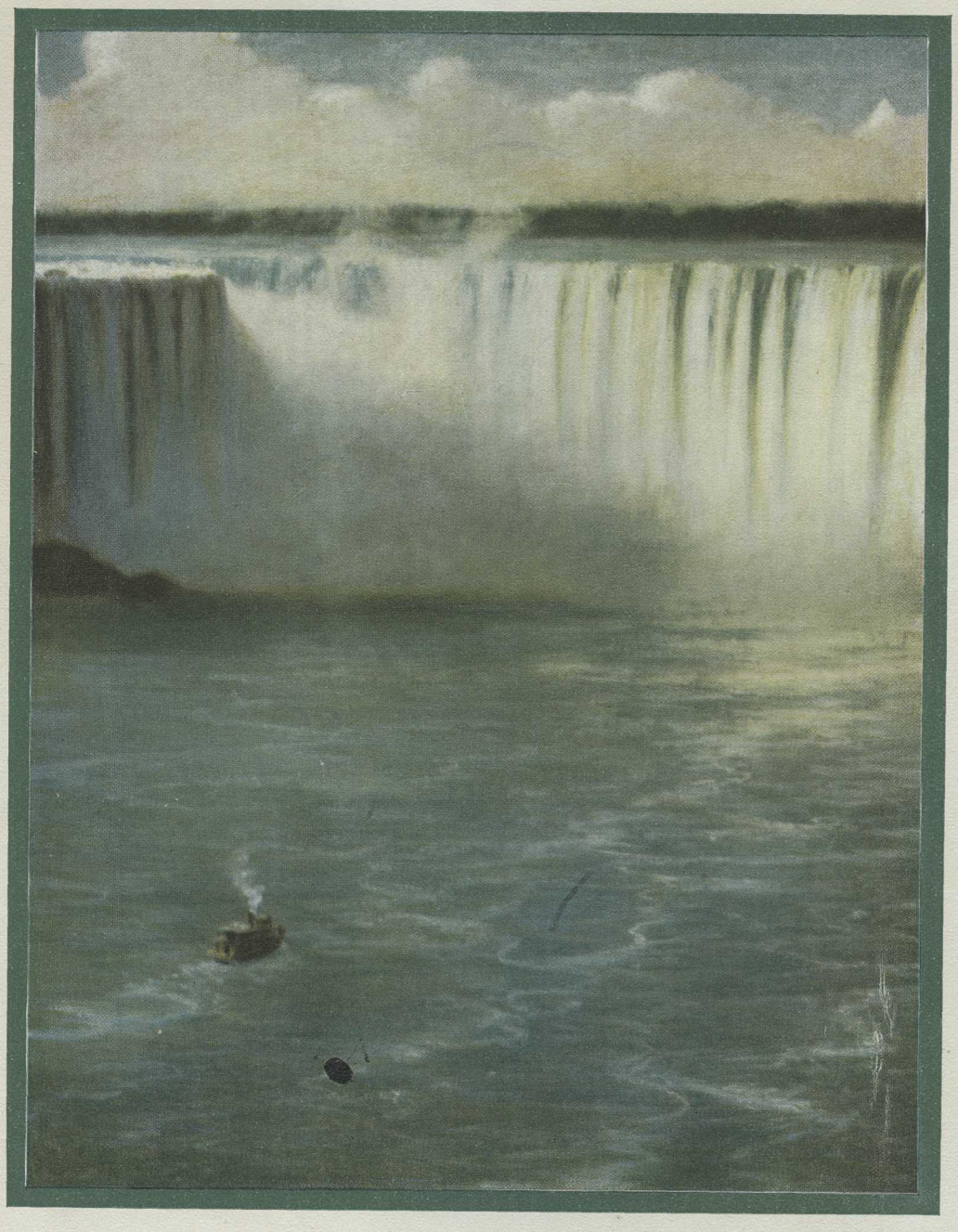
1329 **WOODSTOCK**

Woodstock, dont la population est de 11,000 âmes, est située dans les limites du riche comté agricole d'Oxford, à l'extrémité est de la fertile vallée arrosée par la rivière Thames. C'est un marché important pour les produits de la ferme, en même temps qu'un centre manufacturier d'un rendement considérable. Parmi ses principales industries, on remarque des fabriques d'orgues, de pianos, de meubles et de tissus. Ses rues résidentielles sont coquettes et bien tenues.

1355 **BRANTFORD**

Brantford, dont la population est de 32,000 habitants, a la distinction d'avoir été la première ville du monde à se servir du téléphone. C'est là en effet qu'en 1876, le célèbre inventeur Graham Bell fit ses premières expériences et qu'il réussit à converser au moyen d'un fil métallique, entre sa maison et le village voisin de Mount-Pleasant. Un monument destiné à commémorer cette découverte si importante pour la civilisation, a été élevé il y a quelques années sur la propriété que possédait alors le docteur Bell à Brantford.

La ville est sise sur la rivière Grand, à l'endroit où se trouvait autrefois une vaste réserve indienne, et son nom lui a été donné en l'honneur du fameux guerrier sauvage Brant, chef de la tribu des Six-Nations, qui rendit de grands services à la cause anglaise lors des guerres de la Conquête. En 1830, ces Indiens vendirent une partie de leur propriété aux Blancs et se retirèrent sur une autre section de la réserve, à une distance de huit milles de la ville actuelle de Brantford. Depuis cette date, le nouvel établissement a fait de continuels progrès, jusqu'à ce qu'aujourd'hui, il compte une quantité



La Cataracte du Niagara
par Norman Wilkinson

Milles de Fort-William

de grandes industries employant plus de 10,000 ouvriers. Parmi celles-ci, il faut noter des fabriques d'automobiles, de machines agricoles, d'accessoires électriques, de ciment; des aciéries et des filatures. On voit encore sur les limites, de la ville de Brantford, la première église construite dans la province d'Ontario; érigée sous le vocable de St-Paul en 1785, elle devait servir à l'exercice du culte dans la réserve des Six-Nations.

1380 HAMILTON

Cette ville, qui n'est séparée de Toronto que par une distance d'une quarantaine de milles dans la direction sud-ouest, est sise sur la baie de Burlington, à la tête de la navigation sur le lac Ontario, et au centre du fameux district fruitier de la péninsule de Niagara. C'est l'une des villes les plus progressives du pays et ce n'est pas sans raison qu'on l'a souvent surnommée la "cité ambitieuse." Sa population est de près de 125,000 habitants.

Hamilton, si l'on considère sa production industrielle, est la troisième ville manufacturière du Canada. Grâce à ses excellents moyens de communication, tant par terre que par eau; au coût peu élevé de son énergie électrique; à ses ressources de gaz naturel et à l'initiative de sa population en matières commerciales, ses établissements industriels, dont le nombre s'élève à plus de quatre cent, avec une production annuelle évaluée à $50,000,000, sont tous dans un florissant état de prospérité.

Sa qualité de ville manufacturière n'a cependant pas enlevé à Hamilton son cachet de cité résidentielle; plusieurs de ses rues qui longent le flanc d'une verdoyante colline, que par courtoisie pour la population locale, on appelle "la montagne," sont bordées de grands arbres et de superbes demeures. Une belle plage située à l'endroit où la baie de Burlington joint le lac Ontario, procure aux résidents de la ville toutes les facilités pour se livrer aux plaisirs du bain et de la natation.

Hamilton a été ainsi nommée en l'honneur de l'arpenteur George Hamilton, qui y accomplit certains travaux vers 1814, alors que le village ne comptait pas encore 200 habitants. Son site fut d'abord connu par l'explorateur La Salle en 1669, mais ce n'est que cent ans plus tard qu'on y fit les premières tentatives de colonisation.

1425 LES CHUTES NIAGARA

Il n'est pas nécessaire d'essayer de donner ici une longue description de ces gigantesques cataractes qui font l'émerveillement de tous ceux qui les aperçoivent pour la première fois. Leur beauté, leur grandeur et leur majesté ont été si souvent décrites qu'il serait difficile d'en dire aujourd'hui quelque chose de nouveau. Tous nous avons une idée plus ou moins nette de ces masses d'eau se précipitant en tourbillons, d'une hauteur de 150 pieds, pour couler ensuite en rapides agités et se jeter quelques milles plus loin, dans le lac Ontario; mais la conception qu'on s'en est faite reste

Milles de Fort-William

ordinairement en dessous de la réalité et il est impossible de réprimer une exclamation, lorsqu'on est mis en face du grandiose spectacle qu'elles présentent. Les chutes Niagara sont reconnues comme étant les plus imposantes de l'univers, et l'on peut dire que depuis la découverte de l'Amérique jusqu'à nos jours, des millions de touristes sont venus en admirer la suprême beauté.

On croit que la cataracte de la rivière Niagara se trouvait à l'origine à l'endroit où est aujourd'hui Queenston et qu'au cours de milliers d'années, par suite de l'érosion du rocher sous le continuel frottement de l'eau, elle a reculé jusqu'où elle est actuellement, soit une distance de plus d'un mille. Ceci peut paraitre extraordinaire, mais il ne faut pas oublier qu'il passe à peu près 20,000,000 de gallons d'eau par heure dans le Niagara, dont 95% du côté canadien et 5% du côté américain. La chute canadienne a 3,000 pieds de largeur, tandis que l'américaine n'a que 1,100 pieds et est beaucoup moins profonde.

De jolis parcs entourent la cataracte, tant sur la rive du Canada que sur la rive des Etats-Unis, et en différents endroits, on a fait placer des observatoires qui permettent aux visiteurs d'obtenir de magnifiques coups d'oeil. C'est en passant par la ville américaine de Niagara-Falls et en traversant ensuite sur l'ile de la Chèvre, qu'on approche le mieux du sommet de la chute; mais de la ville canadienne de Niagara-Falls, la vue embrasse le panorama complet formé par les divers accidents du Niagara. Un pont très élevé relie les deux cités, un peu plus bas que les chutes.

Comme on pouvait s'y attendre, l'industrie n'a pas été lente à tirer profit du formidable pouvoir hydraulique que constitue le Niagara. Plusieurs usines génératrices d'électricité ont été construites depuis une trentaine d'années, et aujourd'hui, la force totale qu'elles peuvent développer s'élève à 600,000 chevaux. On estime qu'on pourrait, sans enlever à la cataracte son cachet de beauté naturelle, lui faire fournir une force de 2,500,000 chevaux-vapeur, ce qui équivaudrait à la combustion de 16,000,000 de tonnes de charbon, annuellement. Plus de la moitié de l'énergie développée actuellement à Niagara est utilisée en territoire canadien.

Toute la région traversée par la rivière Niagara a été illustrée par divers faits historiques, depuis l'époque coloniale française, jusqu'au commencement du siècle dernier. C'est à Queeston-Heights que fut livrée en 1812, entre les forces américaines et anglaises, la fameuse bataille au cours de laquelle Sir Isaac Brock, le commandant anglais, perdit la vie. Une haute colonne supportant la statue du général, a été élevée sur les hauteurs qui dominent la ville de Queenston, en mémoire de ce fait d'armes qui contribua à garder ce territoire à la couronne britannique.

La ville canadienne de Niagara-Falls possède plusieurs industries et est un marché important pour le fertile district fruitier qui s'étend aux environs. Sa population est d'une quinzaine de mille habitants.

Milles de Fort-William

Le canal Welland, l'un des principaux du réseau de canaux des Grands Lacs, traverse la péninsule de Niagara et relie le lac Ontario avec le lac Erié. Son trafic est considérable.

1438 **STE-CATHERINE**

Ste-Catherine, située sur le canal Welland, à trois milles du lac Ontario, est une ville de 20,000 habitants, renommée pour ses sources d'eau minérale, qui lui valent d'être visitée chaque année par de nombreux touristes. C'est aussi une ville manufacturière remarquable, comptant dans ses limites près d'une centaine d'établissements industriels, qui procurent du travail à 9,000 ouvriers. Elle possède des fabriques de pneus, d'outils, de papier, d'articles en cuir et en caoutchouc, des filatures, des verreries, etc.

La fondation de Ste-Catherine remonte à cent-cinquante ans passés, alors que des Loyalistes émigrés des provinces révoltées de l'Union américaine, vinrent s'y établir sous la protection du gouvernement anglais, auquel ces colons désiraient rester fidèles. Le village souffrit beaucoup des dépradations causées par l'ennemi lors de la guerre de 1812, et ce n'est que plusieurs années après la cessation des hotilités, qu'il put se relever des pertes que lui causa ce conflit entre le Canada et les Etats-Unis. Ste-Catherine est parfois appelée la "ville des jardins," à cause de sa situation en plein centre du district fruitier de la péninsule de Niagara.

1509 **Toronto**

Milles de Toronto

Lindsay De Toronto à Brockville, le train circule à travers de jolies campagnes qui s'étalent au nord du lac Ontario, avec ici et là, des villes industrielles florissantes. Les fermes aperçues en route paraissent prospères; la culture mixte et l'élevage semblant être avec l'industrie laitière, les principales occupations des habitants. Les vergers sont nombreux un peu partout.

69

92

PETERBOROUGH

Peterborough, sur la rivière Otonabee, est une cité industrielle qui compte une population de 22,000 âmes. C'est là que sont fabriqués les fameux canots "Peterboro," qui ont fait les délices de tant de jeunes gens depuis plusieurs générations et qui ont popularisé dans presque tous les pays du monde, le nom de cette petite ville de l'Ontario. La rivière Otonabee, dont le niveau varie de 150 pieds sur une distance de quelques milles, a permis de capter pour le bénéfice des industries de Peterborough, une grande force motrice. C'est aux environs de la ville que se trouve la plus grande écluse hydraulique du monde entier, construite dans le but de parer à la différence énorme de niveau entre deux sections d'un canal. Cette écluse est actionnée par la force hydraulique et soulève un navire en moins de 12 minutes, à une hauteur de plus de cent pieds. De Peterborough, on peut facilement atteindre le pittoresque district des lacs Kawartha et Rice.

155 **BELLEVILLE**

Belleville est le centre commercial d'une belle région agricole et d'un important district fruitier. Parmi ses principales industries, il faut mentionner une vaste fabrique de ciment, et des carrières qui fournissent

Milles de Toronto

de grandes quantités de pierre à chaux. Cette ville, dont la population est d'à peu près 12,000 habitants, est magnifiquement située sur la baie de Quinté, qui est un prolongement du lac Ontario. Samuel de Champlain, le grand explorateur français, y séjourna un hiver au cours de ses pérégrinations dans cette partie de l'Ontario, mais ce ne fut qu'à l'époque de l'immigration des Loyalistes, qu'y furent faites les premières tentatives d'établissement permanent. La pêche à l'achigan et au maskinongé est fructueuse, dit-on, aux environs de Belleville.

205 KINGSTON

Kingston est l'une des plus anciennes villes du Canada, ayant été fondée en 1673 par le comte de Frontenac, alors gouverneur de la Nouvelle-France. C'était à cette époque un poste important qui commandait la navigation à la tête du St-Laurent. Kingston est en effet située à l'endroit où le fleuve St-Laurent prend sa source dans le lac Ontario, et l'on peu encore voir sur une pointe qui s'avance dans ce lac, les restes d'anciennes fortifications qui gardèrent, même longtemps après la Conquête, une importance stratégique. On aperçoit en face de la ville, les dernières iles qui forment la pittoresque agglomération des Mille-Iles, dont le St-Laurent est tout parsemé, depuis Brockville jusqu'à l'entrée du lac Ontario. Kingston possède une belle université, une école des Mines, et un collège militaire réputé dans le pays tout entier. Son port est très actif et ses industries procurent du travail à plusieurs centaines d'ouvriers.

255 BROCKVILLE

Brockville, dont la population est d'environ 10,000 âmes, est une coquette petite ville située sur le St-Laurent, à peu près à l'endroit où commence cette partie du fleuve que l'on appelle les Mille-Iles, et que tant de touristes vont visiter durant la belle saison. Ainsi nommée en l'honneur du général Brock, le héros de la guerre de 1812, cette ville est entourée d'un fertile district agricole, particulièrement adonné à l'élevage et à l'industrie laitière. Le beurre et le fromage des nombreuses fabriques disséminées dans la contrée sont beaucoup recherchés sur le marché. Brockville compte aussi plusieurs industries.

282 Smith's-Falls
299 Carleton-Place

De Brockville, il faut remonter vers le nord pour atteindre Ottawa, la capitale du Canada. Dans cette partie de l'Ontario, qui touche de près à la province de Québec, la population rurale est en partie canadienne-française. Les fermes et les coquets villages dont la contrée est parsemée, indiquent que l'agriculture procure aux habitants le bien-être matériel.

La petite ville de Smith's-Falls, point divisionnaire sur la ligne du Pacifique Canadien qui va de Montréal à Toronto, est traversée en route.

331 OTTAWA

La capitale fédérale du Dominion et l'une des plus jolies villes canadiennes, est située sur la rivière Ottawa, à la jonction de la rivière Rideau, dans un endroit si pittoresque, que l'on compare parfois avec celui de Québec, son site imposant. Fondée peu

Milles de Toronto

d'années après la guerre de 1812 avec les Etats-Unis, lorsque le gouvernement Impérial décida dans un but stratégique, de relier le St-Laurent avec les Grands Lacs, par voie de la rivière Ottawa et d'un réseau de canaux, la ville porta d'abord le nom de Bytown, en l' honneur du colonel By, chef d'un régiment d'Ingénieurs auxquels fut confié le creusage du canal Rideau, entre l'Ottawa et le lac Ontario. Admirablement choisi pour devenir le centre du commerce du bois dans cette région couverte de majestueuses forêts, le site de Bytown se développa rapidement et en 1850, la ville comptait une population de quelque huit milliers d'habitants. Elle continua à progresser normalement jusqu'en 1865, alors qu'il fut décidé qu'elle serait la capitale de la nouvelle Confédération des provinces canadiennes. C'est en cette occasion que lui fut donné le nom d'Ottawa et c'est de cette époque que date son véritable développement comme ville capitale.

Ottawa est donc le centre du gouvernement du pays et comme tel, le rendez-vous des représentants du peuple, qui, de l'Atlantique au Pacifique, y viennent siéger dans les superbes édifices du Parlement, construits sur une élévation surplombant la rivière, la ville de Hull de l'autre côté, et la vaste région montagneuse et boisée qui s'étend plus loin dans le nord, jusqu'à la limite de l'horizon. L'édifice central de ce magnifique groupement de constructions qui constitue le siège du gouvernement, fut détruit par un terrible incendie en 1916, mais il a depuis été entièrement reconstruit au prix de plusieurs millions de dollars. C'est un massif bâtiment de granit canadien, dont le style gothique s'harmonise parfaitement avec celui des édifices environnants. Rideau-Hall, la demeure du gouverneur-général du Canada, s'élève dans les limites de la ville et est le centre de la vie sociale de la capitale, particulièrement à l'époque des Sessions. Parmi les autres édifices publics intéressants à visiter, il y a le Musée Victoria, le Trésor, la Bibliothèque du Parlement, etc.

Les chutes Chaudière, qui interrompent ici la navigation sur la rivière Ottawa, fournissent l'énergie nécessaire aux industries de la ville et des environs. Plusieurs scieries et pulperies reçoivent les vastes quantités de bois qui descendent soit de l'Ottawa, de la Gatineau ou de leurs tributaires. Ottawa possède d'excellentes facilités de communication, plusieurs bons hôtels, de jolis parcs et d'élégantes avenues bordées de riches résidences. Sa population, qui est de 130,000 habitants, est en partie d'origine française. Hull, située de l'autre coté de la rivière, dans la province de Québec, a une population presque exclusivement canadienne-française.

En revenant d'Ottawa vers l'est, le chemin de fer s'allonge à travers des campagnes à peu près semblables à celles aperçues après avoir laissé Brockville. L'agriculture est la principale industrie.

Le train traverse le St-Laurent, avant d'entrer à Valleyfield, située sur la rive sud de ce fleuve.

Une Vieille Ferme Canadienne-Française
par John Johnstone, A.R.C.A.

Milles de Toronto

415 **VALLEYFIELD**

Valleyfield, la principale ville du comté de Beauharnois, s'élève sur la rive sud du fleuve St-Laurent, à une trentaine de milles de Montréal, dans la direction sud-ouest. C'est le siège d'un évêché, d'un bon collège d'études classiques et en même temps de plusieurs industries comprenant des filatures, des minoteries, des fabriques d'outils, de moteurs à essence, de portes et fenêtres, d'habits et de cigares. Sa population est de 10,000 habitants.

La section de la province de Québec qui est située au sud-est de Montréal, immédiatement au nord de la frontière américaine, est aussi exclusivement agricole, quoiqu'elle possède plusieurs centres industriels dignes de mention. La population y est en majeure partie d'origine française, surtout dans la vallée du Richelieu. Plus près de la frontière des États-Unis, aux environs de Valleyfield et de Huntingdon, de même que dans les Cantons de l'Est, les habitants étaient autrefois presque tous de langue anglaise, mais graduellement, les Canadiens-Français voient leur nombre augmenter dans ces comtés et dépasser peu à peu celui de leurs compatriotes d'origine anglaise.

482 **ST-JEAN**

A part la renommée qu'elle s'est acquise avec ses industries florissantes, la jolie petite ville de St-Jean jouit encore d'une excellente réputation parmi les touristes et parmi ceux qui aiment à passer les chaleurs de l'été à la campagne, loin du tintamarre de la grande ville. A cause de son site enchanteur sur le bord de la rivière Richelieu et grâce à sa proximité de Montréal, elle est chaque été le rendez-vous d'un grande nombre de gens qui y viennent demeurer et qui peuvent quand même voyager à la ville pour leurs affaires. Durant leurs heures de loisir, ces villégiateurs ont l'avantage de pouvoir se livrer à toutes sortes d'amusements, parmi lesquels le canotage, le bain, la pêche, le yachting, le tennis, la danse ou l'auto, sont les plus en vogue. A l'automne, la chasse aux canards sauvages fait les délices des "nemrods," dans les joncs qui bordent la rivière, à quelques milles en haut de la ville.

St-Jean est située dans une région qui rappelle une foule de souvenirs historiques du temps de la domination française en Amérique, alors que le limpide Richelieu portait le nom de "Rivière des Iroquois" et constituait pratiquement le seul moyen de communication entre la Nouvelle-France et cette partie de la colonie qui s'étendait à la tête du lac Champlain. Il reste encore le long de ce cours d'eau, plusieurs anciennes fortifications dignes d'intérêt. Le vieux fort de Chambly, à une douzaine de milles en bas de St-Jean, qui fut longtemps au dix-septième siècle, la sentinelle la plus avancée de la colonie de ce côté; le fort moins considérable de St-Jean même, dont on aperçoit encore la trace des remparts dans les limites de la ville; le fort Lennox, qu'on appelait le fort de l'Ile-aux-Noix du temps des Français, bâti sur l'ile de ce nom, à dix milles en haut de St-Jean et le fort Montgomery à Rouses' Point, un peu plus loin, sont les principaux que l'on signale aux touristes et aux amateurs de vestiges historiques se rapportant à la période aventureuse des guerres co-

Scène de Village aux Environs de Québec
par John Johnstone, A.R.C.A.

Milles de Toronto

loniales entre les forces françaises et anglaises, qui s'efforçaient alors d'assurer leur suprématie sur ces superbes contrées. Le fort de l'Ile-aux-Noix est encore en bon état de conservation, à cause de sa restauration par les Anglais, lors de la guerre de 1812.

Le Richelieu prend sa source dans le superbe lac Champlain, à une vingtaine de milles de St-Jean, sur la frontière américaine, pour se jeter ensuite dans le St-Laurent à Sorel, après avoir coulé sur une distance de 70 milles, à travers la plus fertile vallée de la province de Québec.

Comme nous le disions plus haut, St-Jean est surtout une ville industrielle, favorisée en ce sens par une excellente voie d'eau et par plusieurs lignes de chemins de fer qui la relient aux villes voisines et aux centres des Etats-Unis. Nommons parmi ses industries, une grande manufacture de machines à coudre, une autre de chemises, une filature de soie, une fabrique de conduits en grès, des poteries, des chantiers pour la taille de la pierre et divers établissements de moindre importance. On y remarque enfin une école militaire où se fait l'entrainement des jeunes gens se destinant à la cavalerie. Durant la guerre de 1914, les vastes casernes de la ville servirent de quartiers à plusieurs bataillons qui se distinguèrent ensuite sur les champs de bataille de France, entr'autres le 22ième Régiment Canadien-Français. La population de St-Jean est de près de 12,000 habitants. Iberville, une coquette petite ville toute garnie de grands arbres, est située de l'autre côté du Richelieu, en face de St-Jean; trois ponts relient les deux rives.

De l'autre côté de la rivière Richelieu, on aperçoit vers l'est, à quelques milles seulement de St-Jean, trois ou quatre monts isolés dans la plaine, qui semblent être comme les derniers soubresauts de la chaine dont les sommets bleuâtres s'estompent à l'horizon, dans le sud-est. En approchant de St-Hyacinthe, le train passe à proximité d'un de ces monts, dont la présence n'est pas sans contribuer à l'embellissement du paysage. Le sol est partout ici d'une merveilleuse fécondité et les fermes nombreuses attestent par leur belle apparence, de la prospérité des cultivateurs.

532 **ST-HYACINTHE**

St-Hyacinthe est une ville d'une douzaine de mille habitants, établie à une trentaine de milles de la métropole, vers l'est, dans une région agricole très prospère. Elle est le centre d'un diocèse et le siège de plusieurs bonnes maisons d'éducation pour garçons et jeunes filles. Son séminaire est fréquenté par un grand nombre de jeunes gens des endroits environnants. Parmi ses industries, il faut mentionner en tout premier lieu la fabrique d'orgues des Casavant, avantageusement connue aujourd'hui dans toute l'Amérique du Nord. Viennent ensuite des manufactures de chaussures, d'outillage de biscuits, de gants, d'instruments aratoires, de lainages, une distillerie, une tannerie et quelques maisons de commerce en gros, qui toutes procurent du travail à plusieurs centaines d'ouvriers. La rivière Yamaska traverse la ville et fournit le pouvoir moteur à plusieurs industries.

Milles de Toronto

572 **Richmond** En se dirigeant vers Sherbrooke, le train circule au sein d'une contrée plus accidentée, onduleuse et coupée de vallons au fond desquels coulent parfois de jolies petites rivières. Nous sommes dans les Cantons de l'Est, renommés pour leur fertilité, de même que pour l'activité et l'initiative de leur population. Avant d'atteindre la métropole de ces Cantons, le voie suit la rivière St-François, le long de laquelle sont échelonnés quelques centres industriels assez importants.

597 **SHERBROOKE**

Sherbrooke, avec sa population de 25,000 âmes, ses florissantes industries, ses excellentes maisons d'éducation, ses nombreuses facilités de communication, son site exceptionnel au confluent des rivières Magog et St-François, et au centre d'une fertile région agricole, avec son industrieuse population aujourd'hui aux trois quarts canadienne-française, est la principale ville des Cantons de l'Est et la quatrième en importance de la province de Québec. C'est une très jolie ville, légèrement accidentée et bien pourvue de grands arbres, qui jettent un ombrage rafraichissant le long de ses rues bordées de coquettes résidences. La plus grande partie de la force motrice nécessaire à ses industries est fournie par la pittoresque et tumultueuse rivière Magog, qui coule en cascades écumantes en plein centre de la ville.

Non loin de Sherbrooke, se trouve l'important district minier de Thetford, qui produit une grande proportion de l'amiante utilisé dans le monde entier. Dans ses environs immédiats, de jolis endroits de villégiature attirent une foule de touristes durant la belle saison.

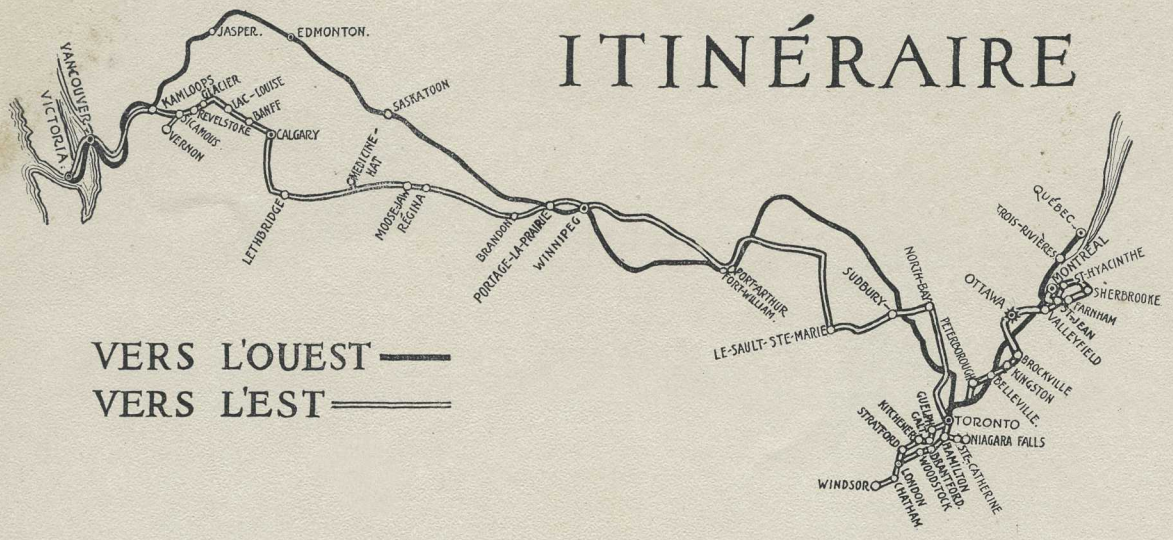
615 **Magog**
660 **Farnham**
703 **Montréal**

Pour le retour à Montréal, le trajet s'accomplit sur la voie principale du Pacifique Canadien. A une dizaine de milles de Sherbrooke, se trouve la petite ville de Magog, dont la population est de 5,000 habitants et qui compte au nombre de ses industries, une grande filature. Elle est sise à l'extrémité nord du splendide lac Memphremagog, long de trente milles et tout parsemé d'iles verdoyantes. Ses rives sont couvertes de chalets habités par une foule de villégiateurs en été. A quelques milles de Magog, le train passe au pied d'une des plus hautes montagnes de la province, le mont Orford, dont l'altitude est de 2,860 pieds.

Le sol des Cantons de l'Est est très propice à l'agriculture. L'élevage et l'industrie laitière y sont très en vogue et rapportent aux cultivateurs de bons bénéfices.

Farnham, une ville industrielle de quelques milliers d'habitants, établie sur la rivière Yamaska, et St-Jean, sur la rivière Richelieu, sont passées en route, puis après avoir laissé en arrière la plaine fertile qui sépare le Richelieu du St-Laurent, le convoi, non loin de la réserve iroquoise de Caughnawaga, s'engage sur le grand pont d'acier que le Pacifique Canadien a fait construire pour relier les deux rives du fleuve et pour permettre à ses trains de rentrer à Montréal. C'est une structure de 3,657 pieds de longueur, dont les deux voies sont supportées à 60 pieds au-dessus du niveau de l'eau par 19 énormes piliers en pierre. Les tumultueux rapides de Lachine, qui forment un obstacle insurmontable à la navigation, se trouvent à quelques milles en bas de ce pont. C'est pour les éviter, qu'il a fallu construire le canal de Lachine, que l'on traverse avant d'arriver à la gare Windsor.

ITINÉRAIRE



VERS L'OUEST ——
VERS L'EST ═══

DISTANCE TOTALE COUVERTE PAR LE TRAIN-EXPOSITION

De Montréal à Toronto (par voie de Québec)	685 milles
De Toronto à Winnipeg (par voie des Chemins de Fer Nationaux)	1309 milles
De Winnipeg à Victoria (par voie des Chemins de Fer Nationaux)	1647 milles
De Victoria à Calgary (par voie de Glacier, Lac Louise et Banff)	817 milles
De Calgary à Fort-William (par voie de Lethbridge, Régina et Winnipeg)	1323 milles
De Fort-William à Toronto (par voie du Sault-Ste-Marie, Guelph, Windsor et Hamilton)	1509 milles
De Toronto à Montréal (par voie de Peterborough, Brockville, Ottawa et Sherbrooke)	703 milles
Total	7993 milles

Imprimée au Canada

Le Pacifique Canadien