LE CANADA

ET LE

CANADIAN PACIFIC

LE CANADA

ET LE

CANADIAN PACIFIC

NOTES DESCRIPTIVES

sur le

CANADA

et les divers services du

CANADIAN PACIFIC

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 49e, 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 9.660.000 kilomètres 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 1.814.470 kilomètres 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 Saint-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 82.428 kilomètres 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 que l'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 cinquante fois plus grande 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 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 chaînes 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 jusqu'à présent 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 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 près de 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 Saint-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 massse 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 sûrement 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 difficile de généraliser dans un pays aussi vaste et au caractère aussi complexe que le **Canada.**

La population du **Dominion** atteint actuellement près de 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 Saint-Laurent, sous la protection du drapeau fleurdelisé. Les Canadiens francais 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 des Prairies.**

Parmi les nombreuses organisations industrielles et financières qui ont participé au développement du **Canada** depuis un demi-siècle, le *Canadian Pacific* occupe certainement une place d'honneur ; et ses fondateurs, de même que ceux qui ont continué leur œuvre de progrès, méritent aujourd'hui l'admiration et la reconnaissance de la Nation tout entière. Au cours de son existence, qui ne compte pas encore un bien grand nombre d'années, cette compagnie de chemins de fer a peut être plus fait pour assurer le succès de la tâche entreprise par les *Pères de la Confédération*, que toutes les autres organisations de transport canadiennes réunies. Et ceci, grâce à la sagesse, à l'habileté et à la persévérance des pionniers, qui, en face des difficultés apparemment insurmontables du début, ne mirent pas moins toutes les ressources de leur énergie à contribution pour la réussite d'un projet que les plus optimistes mêmes crurent souvent compromis.

On se rappelle encore au prix de quels sacrifices fut parachevée la voie transcontinentale qui devait réunir entre elles les provinces canadiennes, travail gigantesque, mais sans lequel la Confédération n'aurait été qu'un vain mot. On se souvient de l'embarras financier des promoteurs, de leurs tracas, de même que de l'apathie générale du public, qui vouait ouvertement l'entreprise à la ruine. Mais en dépit de tout, les Sandford Fleming, les Stephen, les Van Horne et les Donald Smith, qui présidaient aux destinées de l'organisation naissante, triomphèrent des multiples obstacles et virent le plus franc succès couronner l'œuvre nationale à laquelle ils avaient lié leur réputation. Aujourd'hui, la Compagnie du *Canadian Pacific* est la société ferroviaire la plus considérable et la plus prospère du monde entier. Son exemple est cité à l'étranger, où elle contribue à accroître le bon renom, sinon le crédit du **Canada.**

Essayons de démontrer ici, par un bref exposé des accomplissements du *Canadian Pacific* dans les sphères diverses où il a dirigé ses activités, ce que celui-ci a fait pour le **Dominion**, pour le développement de ses ressources naturelles, pour l'augmentation de sa population, pour l'amélioration de ses relations commerciales, pour en faire connaître les beautés pittoresques et pour sa protection aux heures de danger.

Ce n'est peut-être pas sans trop d'exagération, que quelqu'un, dans un moment d'admiration sincère, l'appela un jour le *créateur de la Nation* ; car n'est-ce pas grâce au parachèvement de son réseau que fut effectuée l'union totale des provinces Canadiennes ? Jusqu'en 1885, l'Est du **Canada** s'était développé dans une certaine mesure, mais là-bas, par delà les Grands Lacs, gisait dans l'inertie un vaste empire riche en ressources de toutes sortes, dont il était pratiquement impossible de tirer profit faute de moyens de communications. A peine les constructeurs du *Canadian Pacific* eurent-ils réussi à établir, jusqu'à la côte de l'Océan Pacifique, la voie d'acier qui permettait enfin d'atteindre ce territoire, que, comme sous l'effet d'une baguette magique, les immenses prairies de l'Ouest canadien commencèrent à se peupler d'une laborieuse population, anxieuse d'arracher à ce sol vierge les richesses qu'il renfermait. Les fermes se multiplièrent de tous côtés ; des villes surgirent comme par enchantement, et en peu d'années, des provinces nouvelles durent être créées. La Colombie-Anglaise livra ses forêts et ses mines à l'exploitation, ainsi que ses panoramas incomparables de grandeur, à l'admiration des touristes de toutes les parties du monde. De villages ou de simples postes de traite qu'ils étaient, **Winnipeg, Edmonton, Régina, Calgary** et **Vancouver,** devinrent bientôt des métropoles dignes de rivaliser avec celles des provinces aînées.

Il faudrait des pages entières pour dire tout ce que le *Canadian Pacific* a fait pour la colonisation des Provinces des Prairies. Les autorités de la Compagnie avaient compris l'importance de peupler ces solitudes, jusque là pour la plus grande partie entre les mains des tribus indiennes qui y vivaient en nomades, chassant les innombrables troupeaux de bisons et de chevaux sauvages. Aussi procurèrent-elles toutes sortes d'avantages aux colons désireux de venir s'y établir pour pratiquer l'agriculture. Encore de nos jours, la Compagnie continue son travail de développement agricole. Anxieuse de tirer partie des districts du sud de l'Alberta, où les pluies insuffisantes compromettent les récoltes, elle a introduit, la première en **Canada,** le système de la culture par l'irrigation. Au prix de plusieurs millions, elle a fait barrer, à Bassano, le cours de la rivière Bow, se procurant ainsi l'eau nécessaire à l'arrosage de centaines de milliers d'hectares d'un terrain jusque là inculte.

La voie transcontinentale ne fut pas longtemps l'unique artère à la disposition du *Canadian Pacific.* Celui-ci sentit bien vite le besoin de se diriger vers les régions éloignées de la ligne principale qui paraissaient les plus propices à la colonisation. De nouveaux embranchements furent achetés, avec le résultat qu'aujourd'hui la Compagnie possède ou contrôle près de 33.000 kilomètres de voies.

Pour maintenir en opération un réseau d'une telle envergure, il fallait nécessairement un matériel roulant énorme et un personnel non moins considérable. On aura une idée des exigences d'une pareille exploitation par les quelques chiffres suivants : en 1886, le *Canadian Pacific* possédait 372 locomotives, 378 wagons à voyageurs, 8.253 wagons à marchandises et 259 wagons divers ; tandis qu'en 1922, il avait en main 2,255 locomotives , 2.857 wagons à

voyageurs, wagons à bagages, wagons-lits, wagons-restaurants, wagons-salons et wagons spéciaux ; 90,542 wagons à marchandises et wagons à bestiaux ; 8,205 wagons d'autres catégories.

Si, en 1886, ses convois transportèrent 1,899,319 voyageurs, par contre, en 1922, ils en transportèrent 14,310,842. Son réseau télégraphique est d'une longueur qui dépasse presque l'imagination ; si tous les fils en étaient mis à la suite les uns des autres sur une seule ligne, ils couvriraient une distance de 196,000 kilomètres, soit cinq fois la circonférence du globe. Son personnel, tant pour ses services ferroviaires que pour ceux de la navigation, compte près de 100,000 employés.

Il faut aussi dire quelques mots des services de navigation du *Canadian Pacific*. Sur les deux océans, la Compagnie possède des navires qui transportent, dans presque toutes les parties du monde, des passagers et des marchandises. De **Montréal** et de **Québec** durant l'été, et de **Saint-Jean**, Nouveau-Brunswick, durant l'hiver, des transatlantiques partent chaque semaine à destination de la France, de l'Angleterre, de la Belgique et de l'Allemagne, tandis que de **Vancouver**, d'autres paquebots se dirigent régulièrenent vers les ports du Japon, de la Chine et de l'Australie. Sur les Grands Lacs, de luxueux navires font le service conjointement avec le chemin de fer, entre **Port-McNicoll**, sur la Baie Géorgienne, et **Fort-William**, à l'extrémité ouest du lac Supérieur. D'autres vapeurs portant les couleurs de la Compagnie quittent aussi **Vancouver** et **Victoria**, sur la côte de la Colombie-Anglaise, pour se rendre jusqu'aux solitudes de l'Alaska. Cette flotte considérable, dont le jaugeage est de près de 500,000 tonnes, s'accroît continuellement par l'addition de nouvelles unités et contribue largement à l'amélioration de nos relations commerciales avec l'étranger.

Avant la construction du premier transcontinental, on ne soupçonnait guère l'existence de toutes les beautés scéniques que nous possédons à l'ouest des Grands Lacs. C'est lui qui a permis aux amateurs des beautés de la Nature, d'aller admirer les vastes horizons des prairies et les panoramas merveilleux formés par les cîmes enneigées des Rocheuses. Il faut traverser le dédale de ces montagnes pour avoir une juste idée de leur majesté, car la plume se refuse à en décrire la sublime grandeur. Des milliers de touristes, grâce aux excellents services du *Canadian Pacific*, vont chaque été s'extasier devant la splendeur du lac Louise ou du mont Stephen, devant la beauté du coquet village alpin de Banff ou devant la sombre et tortueuse gorge du Fraser. Des personnes qui ont visité les Alpes, les Pyrénées ou d'autres chaînes célèbres, reviennent dans les Rocheuses, en disant qu'elles sont uniques au monde.

Afin de procurer aux touristes le confort du chez soi au sein de ces régions pittoresques, le *Canadian Pacific* a fait ériger dans les plus beaux endroits, à **Banff, Lac Louise, Glacier, Sicamous** et **Windermere,** de luxueuses hôtelleries, renommées aujourd'hui à travers tout le continent. La Compagnie dirige encore d'autres superbes hôtels à **Vancouver, Victoria, Calgary, Winnipeg** et **St.-Andrews by-the-Sea.** Nous avons le *Viger* à **Montréal**, et à **Québec**, le majestueux *Château Frontenac*, qui domine du haut de la Terrasse Dufferin toute la vieille cité de Champlain.

En temps de guerre comme en temps de paix, l'admirable organisation du *Canadian Pacific* est au service de la Nation. Déjà, à l'époque de la construction de la voie transcontinentale, la Compagnie était appelée à participer au maintien de l'ordre dans l'Ouest, lors de la révolte des Métis de Riel. Plus tard, ses convois transportèrent les volontaires canadiens en route pour le Sud-Africain. Mais c'est au cours du grand conflit européen que le puissant système du transport a prouvé toute sa valeur à l'heure du danger. De toutes les parties du **Dominion** les trains du *Canadian Pacific* amenèrent dans nos ports les contingents qui, durant plus de quatre ans, ne cessèrent de se diriger vers les champs de bataille. Sur les mers, ses navires rendirent les plus grands services à la cause des Alliés, et lorsqu'il s'agit de ramener dans leurs foyers nos glorieux blessés, des navires et des wagons furent spécialement aménagés pour les transporter avec tout le confort possible. Au front, la Compagnie prêta les services de ses plus compétents ingénieurs pour l'établissement des lignes de chemin de fer stratégiques.

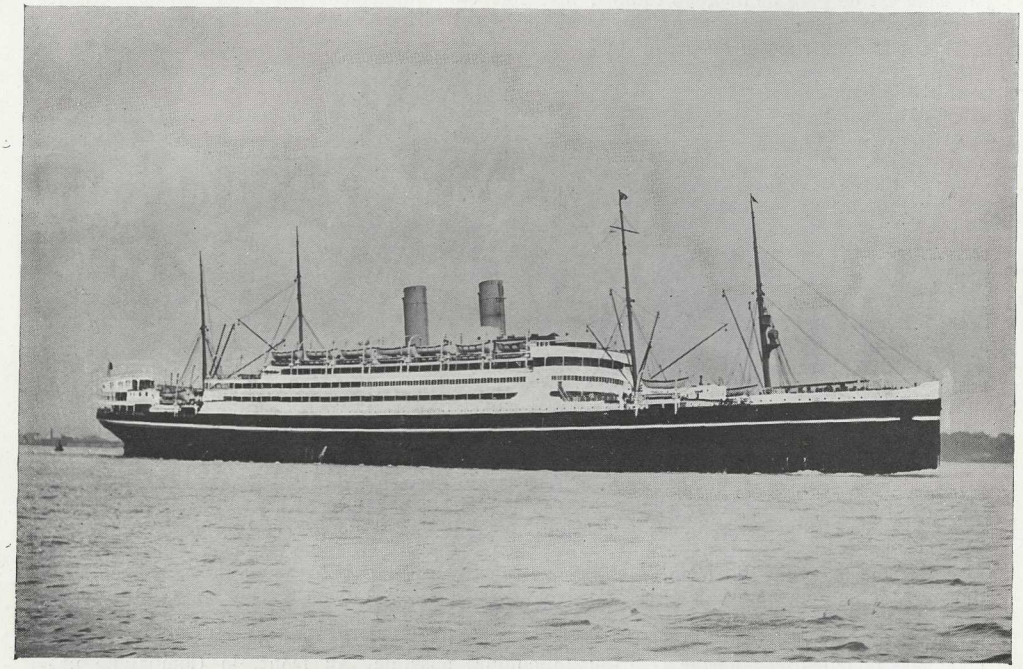
Que pourrait-on dire encore du *Canadian Pacific ?* Plus que nous le permet l'espace à notre disposition. Le nom de la grande corporation canadienne est associé à tous les mouvements sociaux, patriotiques et même artistiques, qui ont pour théâtre notre vaste Dominion. On se rappelle la part active prise par certains départements de la Compagnie aux campagnes organisées dans le but de faire souscrire des fonds pour venir en aide aux familles des soldats, puis plus tard pour aider la Croix-Rouge. Les grands emprunts nationaux lancés durant la guerre eurent tout le concours du *Canadian Pacific*.

Depuis plus de quarante ans qu'il existe, le *Canadian Pacific* a donc rendu de grands services au pays, et il serait difficile de définir exactement l'importance du rôle qu'il est encore appelé à jouer dans le développement général du **Dominion**. Toujours, en dépit des crises et des périodes mouvementées traversées par les organisations industrielles et commerciales, il continue la saine exploitation de son réseau et de ses services divers, 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 *Canadian Pacific* est l'un des plus précieux actifs du **Canada** et un facteur dominant dans sa vie économique et sociale.

Services Maritimes Transatlantiques

La Compagnie du *Canadian Pacific* n'a pas limité ses activités aux lignes de chemins de fer seulement. Depuis de nombreuses années, elle exploite sur les deux grands océans, une puissante flotte de paquebots dont le tonnage s'accroît sans cesse par l'addition de nouvelles unités.

Les chefs de la grande organisation de transport canadienne avaient compris, dès 1887, toute l'importance que pouvait avoir la création d'une flotte de navires de commerce, pour assurer le succès de l'entreprise ferroviaire qu'ils venaient de fonder en Canada. C'est vers cette époque que fut établi le premier service maritime régulier du *Canadian Pacific*, quand la Compagnie nolisa les vapeurs *Batavia*, *Parthia* et *Abyssinia*, pour les placer sur la route de l'Orient. Quatre ans plus tard, ce service s'augmentait de trois unités d'un tonnage plus considérable, l'*Empress of India*, l'*Empress of Japan* et l'*Empress of China*, jaugeant chacun 6,000 tonneaux. En 1903, la Compagnie débutait sur **l'Atlantique** avec une quinzaine de navires qu'elle avait achetés à la *Ligne Elder-Dempster*. C'est ici que sa flotte devait surtout s'augmenter et devenir une source pratiquement intarissable de trafic pour ces lignes ferroviaires. En 1906, deux grands paquebots modernes, l'*Empress of Britain* et l'*Empress of Ireland*,



Empress of Scotland (25.000 tonnes).

furent construits pour le compte du *Canadian Pacific* et placés sur **l'Atlantique**. La popularité toujours croissante de la route du Saint-Laurent et des paquebots du *Canadian Pacific*, obligea les directeurs de la Compagnie de continuer l'amélioration de leurs services. En 1914, deux autres paquebots du type dit " à une classe de cabines, " le *Metagama* et le *Missanabie*, furent ajoutés à la flotte. En 1917, celle-ci s'accrut encore par l'addition du *Melita*, et un an plus tard, du *Minnedosa*. Plus récemment, toute une série de luxueux paquebots, offrant aux passagers le confort et l'atmosphère du chez-soi, ont été mis en service sur **l'Atlantique**, avec le résulat que la flotte du *Canadian Pacific* est aujourd'hui l'une des plus formidables organisations de transport maritime opérant entre l'Amérique et l'Europe. Parmi ces dernières unités, il faut mentionner tout particulièrement l'*Empress of Scotland* et l'*Empress of France*, qui font le service entre **Québec**, **Southampton**, **Cherbourg** et **Hambourg** ; aussi le *Montcalm*, le *Montrose*, le *Montclare* et le *Montlaurier*, quatre paquebots du type " à une classe de cabines, " un genre de plus en plus populaire sur la route du fleuve Saint-Laurent.

La flotte du *Canadian Pacific* rendit de précieux services à la cause des Alliés durant la grande guerre, particulièrement sur **l'Atlantique**, où dès les premiers mois des hostilités

et jusque vers la fin de l'année 1918, les paquebots de la Compagnie furent affectés au transport des troupes du Canada en Europe. Pendant plusieurs mois après l'armistice, ces navires ramenèrent au pays les phalanges canadiennes, dont la valeur et le courage sur les champs de bataille de France avaient provoqué, durant la guerre, l'admiration du monde entier.

Grand escalier de l'Empress of Scotland.

Sur ses navires comme dans les autres services qu'elle met à la disposition du public voyageur, la Compagnie du *Canadian Pacific* vise à atteindre la perfection et dans ce but n'épargne rien pour rendre aux passagers leur séjour sur mer aussi agréable que possible. Elle s'efforce de créer à bord de ses paquebots une atmosphère de confort et de bien-être général qui est désormais justement appréciée par ceux qui utilisent ses services pour traverser d'Europe au Canada ou vice versa. Certains de ses paquebots, entre autres l'*Empress of Scotland* et l'*Empress of France,* les deux plus grands de la flotte transatlantique, contiennent des pièces publiques, des cabines et des suites de luxe d'une richesse et d'une somptuosité qui leur permettent de rivaliser avec les plus beaux paquebots actuellement en service sur les mers du globe. La cuisine à bord de tous les navires du *Canadian Pacific* est particulièrement soignée.

La route du fleuve Saint-Laurent, suivie par les paquebots du *Canadian Pacific* à destination de l'Europe, assure aux passagers une traversée rapide et exempte de gros temps, au moins sur une bonne partie du trajet, car, durant les deux premiers jours du voyage, en partant de Québec, les paquebots naviguent presque continuellement en vue des côtes protectrices du fleuve et du golfe. La traversée proprement dite de l'océan **Atlantique** ne dure ensuite que quatre jours. C'est là un des points favorables de cette route, et, dans une certaine mesure, le secret de sa popularité.

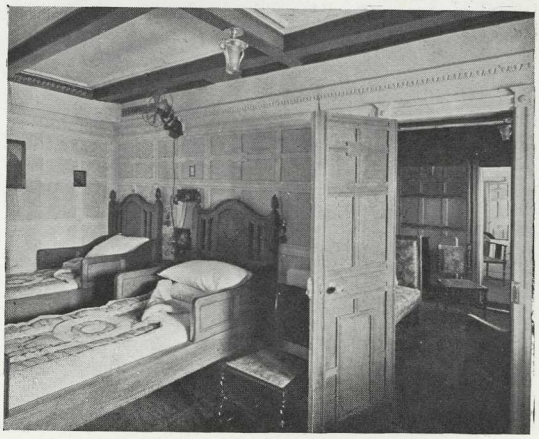
La flotte de **l'Atlantique** du *Canadian Pacific* est composée de 30 unités. Les 15 dont les noms suivent sont spécialement affectées au transport des passagers entre l'Europe et le Canada.

Paquebots	Tonnage brut	Longueur en mètres
Empress of Scotland	25,000	206
Empress of France	18,400	174
Montlaurier	17,000	179
Montroyal	15,450	164
Montrose	16,400	167
Montclare	16,400	167
Montcalm	16,400	167
Minnedosa	14,000	158.5
Melita	14,000	158.5
Metagama	12,450	152.5
Marvale	11,450	152.5
Marburn	10,750	152.5
Marloch	10,600	158.5
Marglen	10,450	157
Montreal	9,750	145

La ligne **Hambourg, Cherbourg, Southampton** et **Québec** est desservie par l'*Empress of Scotland* et l'*Empress of France*, paquebots à trois classes. Les autres navires énumérés plus haut sont affectés aux divers services entre **Cherbourg, Anvers, Southampton, Liverpool, Glasgow, Belfast, Québec** et **Montréal.**

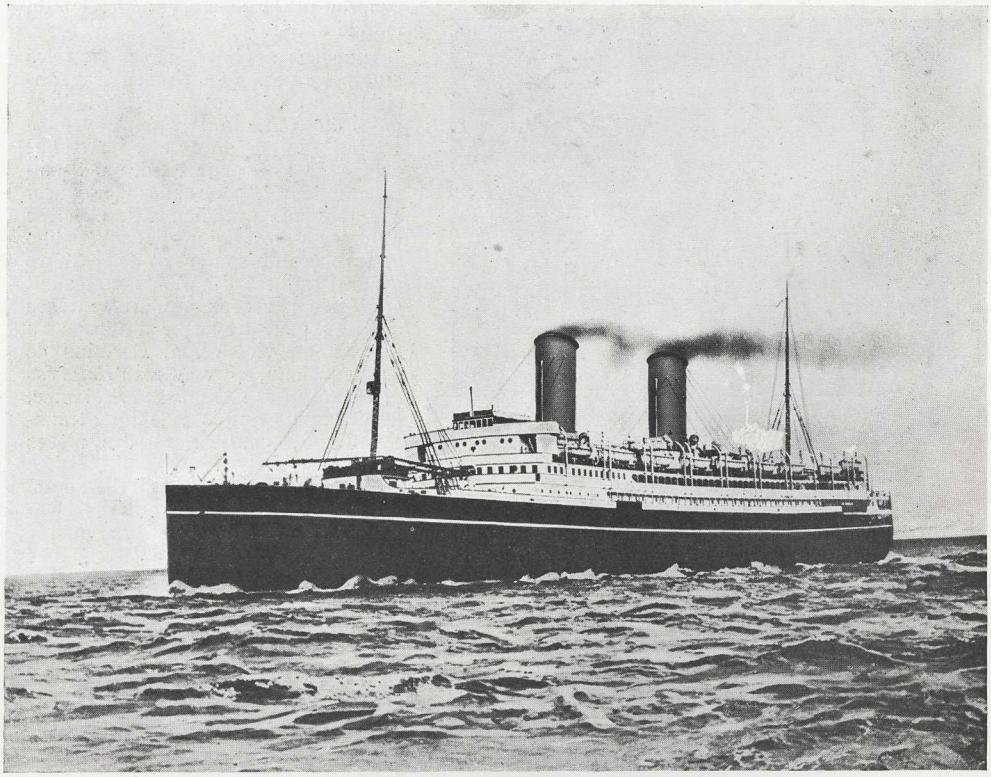
Pendant la saison d'hiver, lorsque les glaces obstruent la navigation sur le fleuve Saint-Laurent, les paquebots du *Canadian Pacific* se rendent à **Saint-Jean**, Nouveau-Brunswick, où la liaison est établie avec le réseau ferroviaire de la Compagnie.

Aux voyageurs de l'étranger qui arrivent en Canada, il convient d'abord



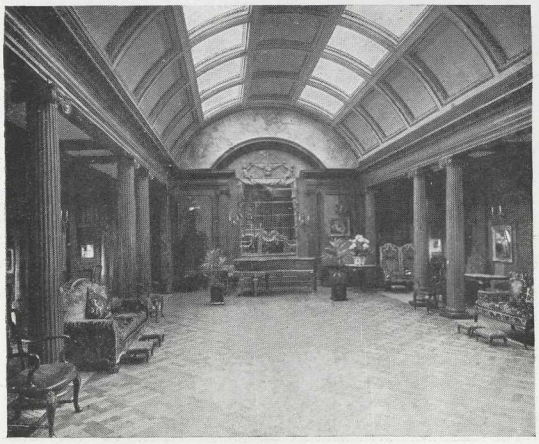
Couchette de 1re classe de l'Empress of Scotland.

de signaler les grands hôtels du pays, ceux qui se rapprochent le plus, quand ils n'égalent ou même ne surpassent pas, par le luxe, le confort général et la perfection de leurs services, les hôtelleries les plus réputées des Etats-Unis et de l'Europe.



Empress of France (18.500 tonnes).

La Compagnie du *Canadian Pacific*, qui, depuis au delà d'une vingtaine d'années, a tellement fait pour assurer le confort aux voyageurs, non seulement sur ses trains et ses paquebots, mais encore dans les centres desservis par ses services de transport, occupe une place des plus importantes dans l'industrie hôtelière canadienne. Dans cette exploitation comme dans toutes les autres qu'elle a entreprises, elle devait surpasser ses rivaux, en importance comme en perfection. Le *Canadian Pacific* exploite, en effet, dans les principaux centres du Canada, ainsi que dans les plus belles villégiatures des Montagnes Rocheuses, une douzaine de grands hôtels qu'il n'est pas exagéré de classer parmi les meilleurs du pays tout entier. Leur popularité, d'ailleurs, prouve d'une façon non équivoque qu'ils sont justement appréciés du public.



Un salon de l'Empress of France.

Chaque hôtel du *Canadian Pacific* possède ses caractéristiques particulières, mais tous indistinctement ont ce cachet de distinction et d'efficacité qui a fait la réputation de la Compagnie, dans toutes les sphères où elle a dirigé ses activités.

De tous les hôtels du *Canadian Pacific*, le superbe **Château Frontenac,** qui, du haut de la Terrasse Dufferin, domine la ville historique de Québec, le majestueux fleuve St-Laurent

qui coule au pied de la falaise et les contrées environnantes, est certes le plus intéressant, en même temps que le plus fréquenté par les touristes toujours nombreux dans la vieille cité de Champlain. Sa situation est unique, car il serait fort probablement très difficile de trouver pour un hôtel un site aussi imposant et offrant, pour le coup d'œil, de semblables avantages. Il rappelle par son style les châteaux de la Renaissance française et contribue ainsi, pour sa part, à conserver à Québec ce caractère bien français que le touriste aime à retrouver lorsqu'il pénètre dans l'enceinte de l'antique cité, qui autrefois joua un rôle si important dans l'histoire de la Nouvelle-France.

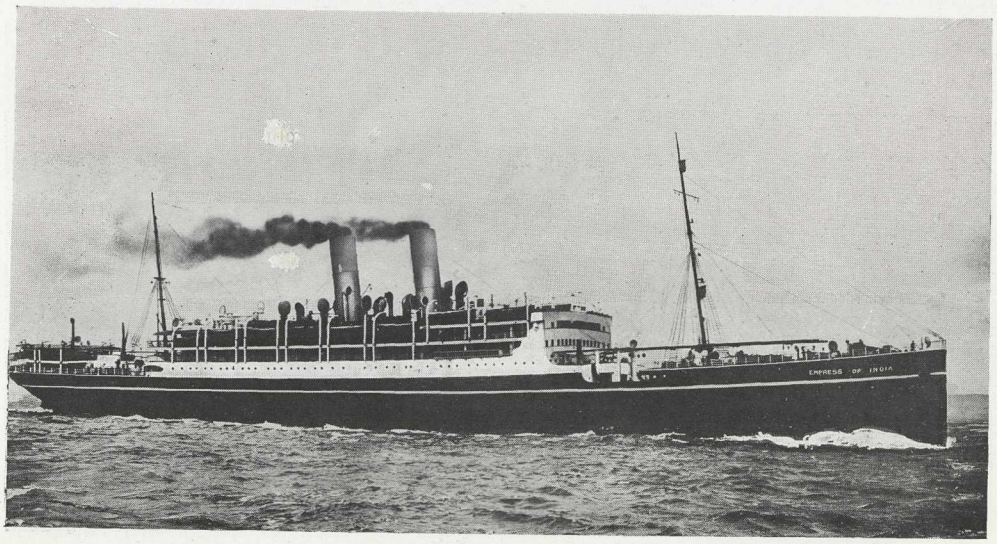
Salon de lecture de l'Empress of France.

Depuis les travaux d'agrandissement qu'on y a fait effectuer récemment, travaux qui comportaient la construction d'une gigantesque tour centrale, des fenêtres de laquelle il est maintenant possible d'admirer les plus grandioses panoramas, le **Château Frontenac** s'est assuré le premier rang parmi les hôtels canadiens. Ses salons, ses salles à manger, sa salle de bal, ses suites spéciales, ses chambres au nombre de plus de 700, sont ce qu'il y a de plus moderne et de plus luxueux.

Le **Place Viger,** à Montréal, est un autre hôtel du *Canadian Pacific*, où le voyageur éprouve, comme au **Château Frontenac,** cette sensation d'intimité et de bien-être trop rarement ressentie dans les grands hôtels métropolitains. C'est un endroit idéal pour ceux qui préfèrent, au va-et-vient des caravansérails modernes, le calme et la tranquillité. Il est situé près du centre des affaires et des magasins, en même temps qu'à deux pas des points les plus intéressants du vieux Montréal. Le **Place Viger** compte 115 chambres.

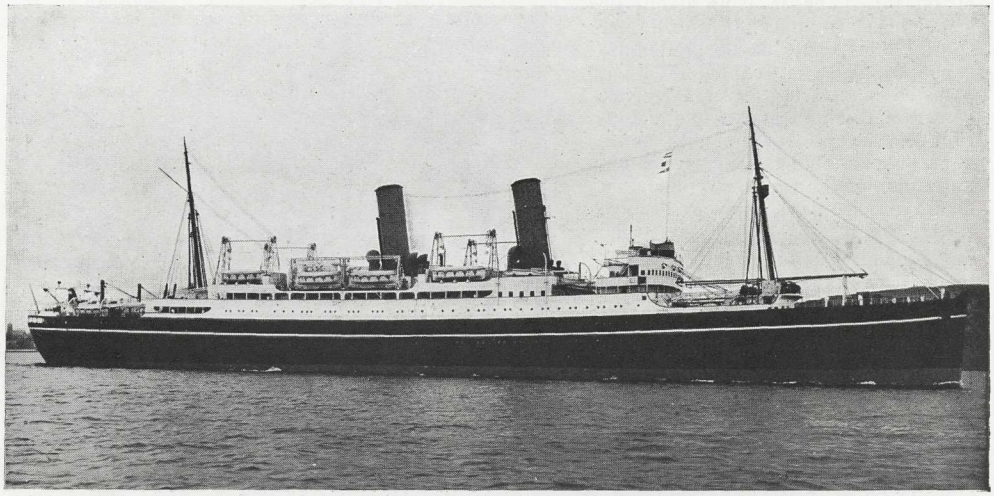
A Winnipeg, capitale du Manitoba, le *Canadian Pacific* possède dans le **Royal Alexandra,** un bel hôtel moderne de près de 400 chambres, qui jouit d'une faveur bien méritée dans cette grande ville de l'Ouest canadien. A Calgary, autre ville importante des prairies, mais située dans la province d'Alberta, la Compagnie exploite aussi une splendide hôtellerie fort appréciée des voyageurs ; c'est le **Palliser,** qui contient près de 300 chambres.

Dans les Montagnes Rocheuses, la Compagnie du *Canadian Pacific* s'est surpassée et a érigé des hôtels vraiment dignes de la grande beauté de cette région canadienne, permettant



Le Montlaurier (17.000 tonnes).

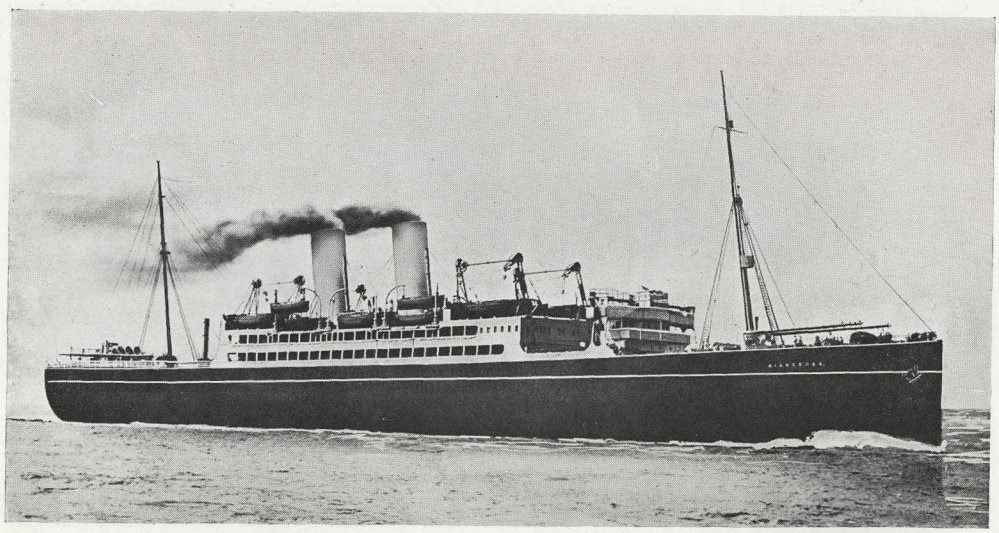
ainsi aux touristes de séjourner dans les endroits les plus pittoresques de ces montagnes, pour en visiter les merveilles naturelles. A Banff, centre fameux de tourisme et station thermale réputée, l'hôtel **Banff Springs** se dresse au milieu d'un féerique décor de forêts et de



Le Montcalm (16.400 tonnes).

montagnes élevées. Cette immense construction, de près de 300 chambres, d'un luxe et de dimensions inconcevables dans une pareille solitude, est fréquentée, durant la saison d'été, par des milliers de touristes qui sont attirés dans cette région par les beaux sites et les sources d'eau chaude sulfureuse qui jaillissent des flancs du mont Sulphur, Le **Château** est, avec le **Banff Springs,** le plus bel hôtel exploité dans les Rocheuses par le *Canadian Pacific.* Il s'élève sur les bords du magnifique lac Louise, surnommé par ses admirateurs, la *Perle des Montagnes Rocheuses.* Contenant environ 275 chambres, il assure à ceux qui désirent visiter le lac Louise et ses environs, un logement spacieux et confortable. A Glacier, joli hameau situé un peu plus à l'ouest dans les montagnes, se trouve le **Glacier House,** choisi comme base par un grand nombre, pour toutes sortes d'excursions alpestres dans la haute chaîne des Selkirks.

Sur la côte de l'Océan Pacifique, le *Canadian Pacific* possède deux superbes hôtels, dignes de rivaliser avec les plus grands et les plus beaux du continent. Le **Vancouver,** qui



Le Minnedosa (14.000 tonnes).

fait l'orgueil de la métropole commerciale de la Colombie-Anglaise, a été construit il y a une dizaine d'années. Il est le rendez-vous des voyageurs de passage à Vancouver. Très vaste, moderne dans sa disposition intérieure et d'un beau style architectural, il contient près de 500 chambres. L'**Empress,** à Victoria, capitale provinciale de la Colombie-Anglaise, jouit d'une grande renommée parmi les touristes nombreux qui, en toutes saisons, visitent la « *ville jardin* » de l'île Vancouver. Il compte 278 chambres.

Le *Canadian Pacific* exploite encore **l'Agonquin** à St-Andrews-by-the-Sea, plage populaire du Nouveau-Brunswick ; l'hôtel **McAdam,** à McAdam Jonction, dans la même province ; l'hôtel **Sicamous,** sur les bords du lac Shuswap, et le **Chalet** au lac Emeraude, tous deux en Colombie-Anglaise.

Le groupe des provinces canadiennes que l'on appelle communément **Provinces Maritimes,** parce que situées sur le littoral de l'Atlantique, elles sont presque complètement entourées d'eau, est formé du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ile du Prince-Edouard. La superficie totale de ces provinces est de 143.000 kilomètres carrés, tandis que

L'Hôtel du Château Frontenac du Canadian Pacific.

leur population se chiffre à environ 1.000.000 d'habitants, dont près de 200.000 descendent des anciens *Acadiens* et parlent encore le français.

Sans avoir joué dans l'histoire un rôle aussi important que la province de Québec, les **Provinces Maritimes** n'ont pas moins été le théâtre de luttes glorieuses entre les armées de France et d'Angleterre, à l'époque où les deux grandes puissances européennes essayaient de se supplanter mutuellement en Amérique. L'*Acadie*, de tragique mémoire, était située sur le territoire actuel de la Nouvelle-Ecosse, au fond de la baie de Fundy. Fertile et jouissant d'une grande prospérité, cette colonie fut ravie à la France au cours des guerres qui précédèrent la conquête finale de la Nouvelle-France, et ses paisibles habitants, après avoir vécu quelques années sous l'égide de la Grande-Bretagne, furent brutalement chassés de leurs villages, embarqués sur des navires anglais et dispersés le long des côtes de la Nouvelle-Angleterre, parmi des populations plus hostiles que bienveillantes. Plusieurs de ces *Acadiens* qui revinrent dans leurs foyers au cours des années qui suivirent cette dispersion, joints à ceux de leurs compatriotes qui avaient échappé à l'embarquement en se cachant dans les bois, formèrent ce noyau français qui ne s'assimila jamais et dont les descendants constituent aujourd'hui un cinquième de la population totale de ces provinces.

Le groupe *acadien* se développe de plus en plus vite, dans les **Provinces Maritimes.**

Il a eu, il y a quelques années, un premier ministre à l'Ile du Prince-Edouard, M. Arsenault; il a maintenant un premier ministre, au Nouveau-Brunswick, M. Veniot, descendant de la nombreuse famille Vigneau. Chassés de Grand-Pré et de toute l'*Acadie*, par les Anglais, vers la fin du régime français au Canada, les *Acadiens* de la Nouvelle-Ecosse sont en train de se réinstaller tout autour des régions dont on pensait bien les avoir exilés à tout jamais. Rien que dans le Nouveau-Brunswick, où ils sont aujourd'hui puissants, les *Acadiens* ont fait des progrès considérables, depuis 1881. Au recensement fédéral de cette année-là, il y avait en tout et pour tout, au Nouveau-Brunswick, sur 321.000 âmes, 56.000 citoyens de langue française, la plupart d'origine *acadienne,* soit 14 pour cent de la population totale. En 1901, sur une population totale de 331.000, les citoyens de langue française, au Nouveau-Brunswick, étaient déjà 98.600, plus d'un quart de l'ensemble. Enfin, au dernier recensement décennal — celui de Juin 1921 — sur une population totale de 387.000 âmes, les gens de langue française du Nouveau-Brunswick comptaient près de 122.000 âmes, tout près d'un tiers. Ils ont augmenté aussi de façon sensible, dans la Nouvelle Ecosse, et si leur nombre paraît avoir fléchi dans l'Ile du Prince-Edouard, c'est que celle-ci voit baisser sa population, de quelque origine qu'elle soit, d'une décade à l'autre. De toutes façons, les manœuvres anglaises du XVIIIe siècle, en *Acadie*, d'où l'on déracina toute une brave nation pour la disperser des deux côtés de l'Atlantique, n'ont abouti à rien du tout, et ce petit peuple est en train de reconquérir la place.

Hôtel Empress Victoria (Colombie britannique).

Les endroits qui rappellent le régime du drapeau fleurdelisé de France sont nombreux dans les **Provinces Maritimes**, et ils font aujourd'hui la curiosité des touristes qui visitent ces régions. **Port-Royal**, qui prit plus tard le nom d'Annapolis Royal, en est un des plus intéressants, en ce sens qu'il fut le premier établissement fondé en Amérique du Nord, après Saint-Augustin, en Floride. Champlain et M. de Monts y établirent, en 1604, un petit poste, qui devint bientôt la clef de la suprématie anglaise ou française en cette partie du Canada. Car le fort eut des fortunes diverses et passa tour à tour aux mains des Anglais et des Français, avant de rester définitivement en possession de l'Angleterre. **Louisbourg**, sur l'île du Cape-Breton, est un autre site d'un haut intérêt historique ; il fut, au dix-huitième siècle, avec Québec, la plus formidable forteresse que possédait la France en Canada. Pris vers 1758 et démantelé peu après, on ne voit plus que quelques ruines à la place des puissantes fortifications qu'y avait fait élever le gouvernement de Louis XIV.

Grand-Pré, immortalisé par le poète américain Longfellow, dont l'*Evangéline* révéla au monde les horreurs de la dispersion acadienne, est devenu un endroit de pèlerinage où se rendent aujourd'hui les descendants des malheureux exilés. C'est non loin de ce village que les *Acadiens* dirent un dernier adieu à leur terre natale, au moment de s'embarquer, contre leur gré, sur les transports anglais. **Saint-Jean,** ville considérable située à l'embouchure de la rivière du même nom, au Nouveau-Brunswick, fut à l'origine un poste français d'une grande valeur stratégique. **Fredericton,** la capitale de cette province, située elle aussi sur la rivière Saint-Jean, mais à 135 kilomètres de son embouchure, fut fondée en 1639 par les Français, qui lui donnèrent le nom de *Pointe Sainte-Anne*.

La pêche à la morue et aux autres variétés de poissons qui abondent sur leurs côtes d'une si vaste étendue, est la principale industrie des **Provinces Maritimes**. L'exploitation forestière, l'agriculture et l'industrie minière y occupent aussi une place de premier plan. Le Nouveau-Brunswick est riche en forêts immenses et l'industrie du bois y est, par conséquent, d'une importance primordiale.

Hôtel Place Vigier, à Montréal.

La Nouvelle-Ecosse possède des

mines de charbon dont le rendement constitue à peu près 60 % de toute la production canadienne. L'agriculture est aussi très développée dans cette province, qui est en même temps réputée pour les fruits savoureux de ses immenses vergers. L'Ile du Prince-Edouard, la plus petite des provinces canadiennes et la plus populeuse par rapport à son étendue, est essentiellement agricole, quoique les pêcheries y soient aussi une source appréciable de revenus pour la population.

Les principales villes de ces provinces sont : en Nouvelle-Ecosse, **Halifax**, la capitale et l'un des ports de mer les plus considérables du Canada, population 50.000 habitants ; **Sidney,** port prospère de l'île du Cap-Breton, population 25.000 habitants : **Yarmouth,** autre port situé à l'extrémité sud de la péninsule ; **Truro, Antigonish, Pictou, Amherst, Digby** et **Kentville.** Au Nouveau-Brunswick se trouve **Saint-Jean,** à l'embouchure de la rivière Saint Jean, sur la baie de Fundy, principal port d'hiver du Canada sur l'Atlantique, population 50.000 habitants ; **Moncton,** population 16.000 habitants ; **Fredericton,** la capitale, située

Hôtel de Banff Springs, à Banff.

au centre de la province, population 8.000 habitants ; **St. Andrews-by-the-Sea,** villégiature très fréquentée, située à l'embouchure de la rivière Sainte-Croix, sur la baie de Fundy ; **Chatham, Bathurst, Newcastle** et **Campbellton,** centres où le commerce du bois est d'une grande activité. Dans l'Ile du Prince-Edouard, **Charlottetown,** la capitale, est pour ainsi dire la seule ville de quelque importance ; sa population est d'environ 12.000 âmes.

La ville de **Saint-Jean,** dont l'origine remonte au début du régime français en Amérique du Nord, ne vit pourtant lever l'aurore de son véritable développement qu'à la fin du dix-huitième siècle, lorsqu'à la suite de la guerre de l'Indépendance américaine, plus de 3.000 *Loyalistes* qui avaient refusé de prêter le serment d'allégeance au nouveau gouvernement des Etats-Unis, vinrent établir leurs foyers à l'embouchure de la rivière Saint-Jean et fonder la ville actuelle. Depuis, **Saint-Jean** a progressé d'une façon constante, et son importance lui vaut aujourd'hui d'être classée parmi les villes les plus prospères du Dominion.

Saint-Jean, qui est une ville intéressante à plus d'un point de vue pour les touristes nombreux qui s'y arrêtent durant les mois de la belle saison, possède comme attraction naturelle, les fameuses *chutes réversibles* de la rivière Saint-Jean, situées un peu en amont du port, immédiatement en-dessous du pont du *Canadian Pacific.* C'est une curiosité qu'il ne faut pas manquer d'aller voir. Ce phénomène d'une rivière coulant alternativement dans les

deux directions est dû aux hautes marées de la baie de Fundy. A marée basse, la rivière suit son cours naturel vers la mer, tandis qu'au moment du flux, comme le niveau de la baie de Fundy s'élève plus haut que celui de la rivière Saint-Jean, c'est l'eau de la mer qui se déverse dans le lit de celle-ci. La navigation n'est possible à l'endroit des chutes qu'entre le montant et le descendant, alors que l'eau devient calme comme sur un lac et que rien ne fait prévoir que, dans quelques heures, le fond de la rivière se couvrira de rapides écumants et impétueux.

Les **Provinces Maritimes** sont fréquentées par un grand nombre de touristes, qui trouvent, en plus d'une foule d'endroits historiques d'un intérêt palpitant, des paysages uniques et d'un cachet pittoresque qui ne le cède à aucune autre partie du Canada. Elles sont aussi le rendez-vous d'une foule de *sportsmen*, qui y viennent chasser le gibier dans les vastes forêts qui couvrent encore une grande partie de leurs territoires, ou pêcher la truite et le saumon dans les rivières et les lacs dont elles sont parsemées. L'orignal, ce monarque des forêts canadiennes, le chevreuil et l'ours y sont particulièrement abondants, et, chaque automne, des *nemrods* des Etats-Unis et des autres parties du Canada s'enfoncent dans les grands bois de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, à la poursuite de ces animaux sauvages.

La Compagnie du *Canadian Pacific* possède dans les Provinces Maritimes des intérêts importants. Ses lignes de chemin de fer desservent plusieurs centres du Nouveau-Brunswick, principalement **Saint-Jean,** qui est le terminus Est de son réseau transcontinental. Durant la saison d'hiver, lorsque les glaces ferment le fleuve Saint-Laurent à la navigation et que les ports de Québec et Montréal ne sont plus accessibles aux paquebots transatlantiques du *Canadian Pacific*, ceux-ci se rendent à **Saint-Jean,** où ils opèrent leur jonction avec le réseau ferroviaire de la Compagnie.

Hôtel du Château Lac Louise.

Le *Dominion Atlantic Ry,* ligne subsidiaire du *Canadian Pacific,* dessert l'une des régions les plus pittoresques de la Nouvelle-Ecosse — le *pays d'Evangéline* ou l'ancienne *Acadie*. Ce chemin de fer, qui va de **Yarmouth** à **Halifax**, traverse les magnifiques vallées d'*Annapolis* et d'*Evangéline*, réputées pour leurs vergers immenses et pour les souvenirs historiques qu'elles renferment. Toute cette belle région, surnommée le " *verger de l'Atlantique* ", offre, au temps de la floraison, un aspect quasi féerique. Sur des kilomètres et des kilomètres de distance, le train file entre deux haies de pommiers dont les fleurs épanouies exhalent un parfum qui embaume l'atmosphère. C'est un spectacle unique, et beaucoup de touristes font le voyage de la Nouvelle-Ecosse au printemps pour en être témoins. A l'automne, la scène change d'apparence. C'est le temps de l'abondance. Les arbres, après un été laborieux, se couvrent de magnifiques fruits savoureux dont le poids fait souvent plier les branches jusqu'au sol. Pour être différent, le spectacle n'en est pas moins attrayant et propre à réjouir l'œil.

Afin d'établir une liaison entre le terminus de sa voie transcontinentale et la ligne du *Dominion Atlantic Ry,* le *Canadian Pacific* maintient sur la baie de Fundy un excellent service de traversée entre **Saint-Jean,** Nouveau-Brunswick et **Digby**, Nouvelle-Ecosse. L'*Empress,* un solide et confortable navire, fait tous les jours le voyage entre ces deux ports, permettant ainsi aux voyageurs de communiquer directement entre le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse, sans être forcés pour se rendre au *pays d'Evangéline* ou même à **Halifax** de passer par l'isthme de Chignectou, qui relie ces deux provinces plus au Nord.

St. Andrews-by-the-Sea est, nous l'avons dit plus loin, l'une des plus belles villégiatures du Canada. Ses environs pittoresques, sa plage magnifique, ses terrains de golf, sa situation incomparable sur la baie de Passamaquoddy, qui s'ouvre un peu plus loin sur la baie de Fundy, les avantages qu'elle offre aux sportsmen dans ses environs immédiats, toutes ces choses en font l'endroit de prédilection d'un grand nombre de touristes, qui viennent, durant les mois de la belle saison, y jouir de l'existence saine, calme et en même temps si intéressante qu'elle leur offre. La Compagnie du *Canadian Pacific* y possède un bel hôtel, digne de l'excellente réputation qu'elle s'est acquise dans tous ses services ; l'*Algonquin,* tel est le nom de cette hôtellerie, est une élégante construction entièrement à l'épreuve du feu et pourvue de tous les perfectionnements qui peuvent procurer le confort moderne et l'atmosphère agréable du chez-soi.

La plus vaste du Dominion du Canada et la seconde en importance par le chiffre de sa population, la **province de Québec** se signale encore à l'attention par le charme qui émane

de ses sites pittoresques et par l'intérêt qui s'attache aux nombreux endroits historiques qu'elle renferme. Berceau de la civilisation en Amérique du Nord, cette province, qui a joué un si grand rôle dans l'histoire de ce continent, a conservé, malgré la marche du temps et le progrès de la civilisation, un cachet qui ne se retrouve nulle part ailleurs en Canada.

Les hardis explorateurs français, à qui nous devons la découverte du pays canadien, abordèrent sur les rives de son grand fleuve au seizième et au dix septième siècles, avant de pousser plus loin dans l'intérieur. C'est là qu'ils fondèrent les premiers établissements de la Nouvelle-France, cette florissante possession française qui fut le théâtre de si glorieux exploits à l'époque des guerres coloniales en Amérique.

La **province de Québec**, en dépit des circonstances adverses qui changèrent son allégeance, est restée française de caractère, de langue et de coutumes. Les descendants des valeureux pionniers qui vinrent s'établir en ce pays nouveau sous la protection du drapeau fleurdelisé, ont gardé, depuis l'institution du régime anglais, la foi, l'idiome et les traditions des ancêtres. De 60.000 qu'ils étaient sur les rives du Saint-Laurent à l'époque de la Conquête, les Canadiens français sont aujourd'hui près de 2.000.000 dans la **province de Québec,** et de 4.000.000 dans l'Amérique entière, en comptant les groupements français des Provinces Maritimes, de l'Ontario, des provinces de l'Ouest et des Etats-Unis. Quel extraordinaire

Le Port de Saint-Jean (N. B.)

exemple de vitalité a donné au monde ce petit peuple abandonné dans un si vaste pays et noyé au milieu d'éléments étrangers et parfois hostiles !

La **province de Québec,** à part le caractère pittoresque que lui donnent ses cours d'eau, ses montagnes, ses forêts et ses lacs innombrables, se pare du prestige des grands souvenirs de son histoire, et, de ce fait, offre aux touristes un intérêt plus qu'ordinaire. Ceux-ci y trouvent, jointe au progrès et à l'initiative caractéristiques du vingtième siècle, l'atmosphère du vieux continent, évoquée par des lieux auxquels s'attachent trois siècles d'une épopée de hauts faits et d'aventureuses découvertes. La vie moderne la plus intense s'y mêle aux souvenirs de son glorieux passé.

Lorque le voyageur remonte le fleuve Saint-Laurent à bord d'un des puissants paquebots du *Canadian Pacific*, il pénètre dans le pays comme jadis Jacques Cartier, lors du premier voyage que fit au Canada, en 1535, le célèbre explorateur de Saint-Malo. Mais que de changements se sont opérés depuis cette lointaine époque ! Après une longue traversée, les panoramas qui se déroulent sous les yeux à mesure que le navire s'avance dans l'intérieur, forment toute une succession de tableaux pittoresques qu'on ne peut s'empêcher d'admirer, autant pour leur grande beauté, qu'à cause de cette sorte de soulagement qu'ils apportent à l'œil fatigué par les monotones horizons de l'océan. Les sombres forêts qui bordaient autrefois ces rives ont dû céder graduellement devant la civilisation et faire place aux fermes fertiles, aux villages et aux villes prospères qui s'échelonnent aujourd'hui le long du majestueux Saint-Laurent, des régions éloignées de Gaspésie jusqu'aux rivages du lac Ontario.

La **province de Québec,** qui couvre une superficie totale de 1.814.470 kilomètres carrés, est formée par les deux immenses versants du fleuve Saint-Laurent, ainsi que par les vastes territoires du Nord, qui s'étendent du Labrador à la baie d'Hudson, jusqu'au détroit du Baffin. Elle est riche en ressources naturelles de toutes sortes et son sol est des plus

propice à l'agriculture. Sa population de 2.500.000 habitants, pour la plus grande partie dispersée dans le sud, n'est peut-être pas très considérable, si l'on songe à l'immensité de son territoire et au fait qu'elle est trois fois et demie plus grande que la France ; mais la colonisation y progresse rapidement, et chaque année de nouvelles paroisses sont fondées dans les régions qui sont ouvertes aux colons. Il est évident que cette province est appelée à garder dans la grande Confédération canadienne son rang de premier plan.

L'agriculture est la principale industrie de la **province de Québec.** On y cultivait autrefois le blé sur une très vaste échelle, mais devant l'énorme production de l'Ouest canadien, cette culture a été plus ou moins délaissée au profit de celle des céréales en général, de l'industrie laitière, de l'élevage et de la culture fruitière.

Les vastes forêts de la province sont une source de revenus considérables pour sa population. Grâce aux nombreux cours d'eau qui la sillonnent en tous sens et au grand nombre de pouvoirs hydrauliques, l'industrie forestière y est d'exploitation relativement facile. Il s'y fait, depuis quelques années, un commerce extraordinaire de bois de pulpe ; on compte en effet dans le **Québec** plus de 40 pulperies et papeteries qui produisent annuellement pour $ 50.000.000 de pulpe et $ 33.000.000 de papier.

Ses mines, sans être aussi importantes que celles de certaines autres provinces canadiennes, n'en sont pas moins dignes de mention. La **province de Québec** produit plus de 80 % de l'amiante employé dans le monde entier ; elle possède d'importantes mines de gypse, de graphite et de mica ; on y trouve du fer dans la région du Saint-Maurice et de l'or dans la Beauce et le Témiskamingue. Si elle ne possède pas de charbon dans son territoire, par contre, ses pouvoirs hydrauliques peuvent lui fournir, en quantité illimitée, la houille blanche ou l'électricité dont elle peut avoir besoin pour ses industries.

Main Street, à Winnipeg

Les manufactures de la **province de Québec,** au nombre de plus 10.000, procurent du travail à quelque 200.000 ouvriers et produisent des marchandises pour une valeur de près de $ 1.000.000 chaque année. L'industrie du cuir y est surtout développée, venant en importance immédiatement après celle de la pulpe et des produits de laiterie.

Grâce à sa position géographique, le **Québec** est favorisé d'un formidable commerce de transit, qui enrichit sa population et donne une grande activité à ses ports. Plus de la moitié du commerce extérieur du Canada passe par son territoire.

A part le fleuve Saint-Laurent, qui permet aux navires océaniques de se rendre jusqu'à **Montréal,** la métropole du Canada et l'un des ports les plus importants de l'Amérique, la **province de Québec** compte plusieurs rivières navigables, sur la totalité ou sur une bonne partie de leur parcours : l'Ottawa, le Richelieu, le Saint-Maurice et le Saguenay sont ses principaux cours d'eau. Elle est sillonnée de chemins de fer, qui desservent toutes ses régions déjà habitées et qui contribuent au développement des autres plus récemment ouvertes à la colonisation. Les lignes du *Canadian Pacific* y sont particulièrement importantes, couvrant une longueur totale de 2.590 kilomètres et desservant tous les grands centres de commerce et d'industrie. Cette importante compagnie de transport, dont le siège principal est établi à **Montréal**, a dans la province de Québec des intérêts considérables ; c'est de cette province que rayonnent les divers services dont elle a couvert le Canada tout entier, ainsi que les deux grands océans qui le bornent à l'Est et à l'Ouest, respectivement.

Montréal, la métropole commerciale du Canada, est une ville qui est appelée par son développement à devenir l'un des centres les plus considérables du continent. Admirablement située sur le fleuve Saint-Laurent, au pied du majestueux et verdoyant Mont-Royal, la cité s'élève sur la rive est de l'île 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 80.000 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 1.600 kilomètres dans l'intérieur du pays, les gros océaniques y arrivent facilement, grâce aux travaux qui ont été effectués pour rendre sûre la route du Saint-Laurent.

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 *Canadian Pacific,* 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 *Canadian Pacific* dans la ville sont celle de la rue Windsor, d'où partent les trains à destination des

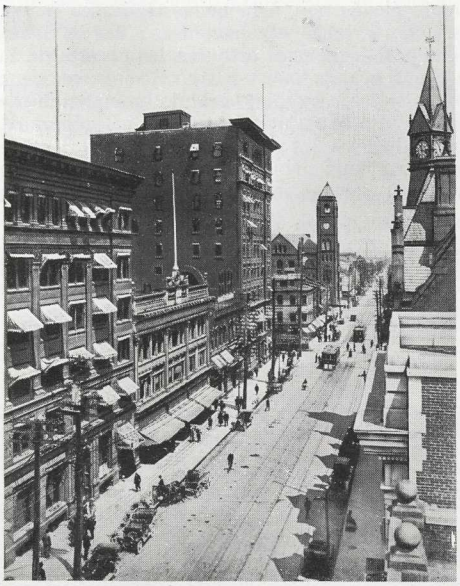
Les Chutes du Niagara.

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. Le *Canadian Pacific* possède encore dans l'est de la métropole les vastes usines Angus, qui emploient, en temps normal, près de huit mille ouvriers. L'hôtel *Viger* fait partie de la chaîne d'hôtelleries que cette Compagnie a jetée à travers le Canada pour le confort et la commodité des voyageurs.

Québec, la capitale actuelle de la province, a été dans l'Amérique du Nord le berceau de la civilisation européenne, qui s'est 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.

Superbement debout sur son roc, étageant sur le granit de sa falaise, églises et palais, **Québec** — que l'on parle sentiment ou topographie — est certes l'une des villes les plus remarquables de l'Amérique. Dans une ère où triomphe le pratique, elle brandit encore le flambeau du Romanesque. Car, maintenant que chaque pays se modèle sur son voisin, et que toutes les villes semblent avoir été coulées dans le même moule, si bien que le voyageur, transporté par quelque tapis magique, ne saurait distinguer l'une de l'autre — la ville des

côtes du Pacifique ou des prairies n'est-elle pas jumelle de celle du littoral atlantique ? — **Québec** demeure, elle, distincte, étrange, toute imprégnée d'une impassible et noble personnalité. **Québec** est marquée, seule de notre continent, d'un cachet spécial et charmant.



Une rue d'Hamilton.

Cela n'a rien qui nous doive étonner, car elle existait déjà quand les vénérables Pèlerins — venus de Hollande ou d'Angleterre — mirent un pied audacieux sur le Roc de Plymouth. Telle quelque marquise, elle a su vieillir si gracieusement, et de si imperceptible façon, qu'il ne lui fut pas nécessaire d'effacer et de faire disparaître les marques successives que les ans imprimaient sur son front. Le commerce moderne et les idées du siècle ont pu croître côte à côte avec elle, mais elle n'en a pas moins su conserver les lourds et nobles édifices qui caractérisaient les siècles qui ne sont plus.

Mais, mieux encore, elle est française — essentiellement. Quoique **Montréal** — cinquième ville française de l'univers — ait une population beaucoup plus considérable, c'est la *vieille capitale* qui a donné à la culture française de l'hémisphère occidental son inspiration et ses directions. **Québec** fut fondée par un Français ; son site, découvert par un Français. Pendant plus de 150 ans, elle fut le château fort des Français en Amérique, et c'est encore l'anneau le plus résistant de la chaîne sentimentale qui relie à la France la Puissance du Canada.

D'autre part, **Québec** est, aussi, étroitement unie aux villes de l'Ouest et aux Etats-Unis. C'est de **Québec** que s'aventurèrent explorateurs et géographes, pour ne s'arrêter, au sud, qu'au golfe du Mexique et à l'ouest, aux sources des fleuves géants de cette contrée. La recherche des *eaux douces*, tant vantées des Indiens, devait les passionner et, bientôt, les Grands Lacs n'eurent pas plus de secrets pour eux que leur propre Saint-Laurent. Le désir de fonder pour la France un empire immense poussa ses explorateurs les plus hardis et les plus renommés jusqu'aux régions où le Mississipi se déverse dans le golfe du Mexique. Jolliet et Marquette, Du Lhur et La Salle ! — de tels noms sont inoubliables, même dans ce pays où le livre de l'Histoire n'est qu'une longue légende de hauts faits.

A cause du rôle marquant qu'elle a joué dans l'histoire de l'établissement de la colonie française sur les bords du Saint-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. 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

Sparks Street, à Ottawa.

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 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.

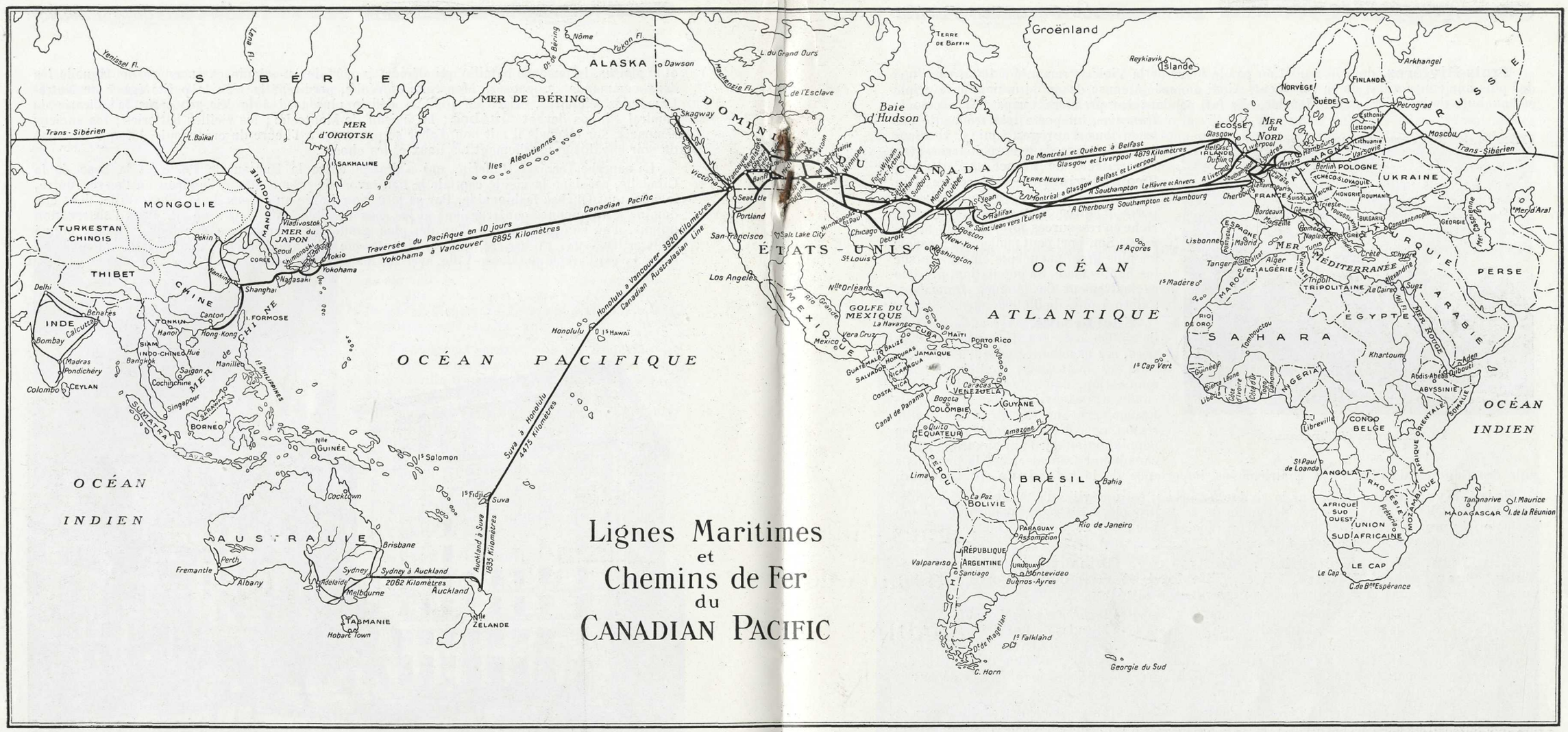
La superbe Terrasse Dufferin, qui s'allonge entre le Bureau de Poste et la base de la Citadelle, est dans la vieille capitale le lieu favori de promenade et l'endroit où l'on rencontre, le soir, tout Québec fashionable. Par sa situation élevée au-dessus de la Basse-Ville, dont elle domine les anciennes 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 Fontenac* et, plus loin, la Citadelle ; en bas c'est l'archaïque Basse-Ville, avec ses maisons aux toits pointus et aux fenêtres curieuses.

Philip Square, à Montréal.

Ensuite c'est le port, où viennent accoster les luxueux Transatlantiques du *Canadian Pacific*, puis le fleuve, tout parsemé de navires, et comme arrière-plan, les hauteurs de Lévis d'un côté ; l'île d'Orléans, les villages de la côte de Beauport et la petite rivière Saint-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 Saint-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 *Canadian Pacific* 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.

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



LA ROUTE SANS RIVALE ENTRE L'EUROPE, LE CANADA ET L'ORIENT

Trans-Atlantique — Trans-Canada — Trans-Pacifique

Paquebots. Sur les deux grands océans, les paquebots du *Canadian Pacific* unissent le Canada à l'Europe et à l'Asie. Service rapide entre l'Europe et le Canada par l'*Empress of Scotland,* l'*Empress of France,* et toute la série des luxueux paquebots " à une classe de cabines ". Traversée rapide et confortable de l'Océan Pacifique, de Vancouver au Japon et en Chine, par l'*Empress of Canada,* l'*Empress of Australia,* l'*Empress of Russia* et l'*Empress of Asia.* Ligne directe de Vancouver à la Nouvelle-Zélande et en Australie par la *Canadian-Australasian Line.*

Chemins de fer. Les voies ferrées du *Canadian Pacific* traversent le Canada, de l'Atlantique au Pacifique, et desservent toutes les régions pittoresques, agricoles et industrielles de ce vaste pays d'Amérique. Les Provinces Maritimes, l'historique province de Québec, celle d'Ontario, les fertiles prairies de l'Ouest et les pittoresques Montagnes Rocheuses sont sillonnées par les lignes ferroviaires du *Canadian Pacific.* Trains sûrs, rapides et confortables. Voyages circulaires au choix.

Hôtels. La Compagnie a fait construire dans tous les grands centres ainsi que dans les plus belles villégiatures du Canada, plusieurs luxueux hôtels, où les voyageurs sont assurés de trouver le confort et l'atmosphère particuliers aux grandes hôtelleries métropolitaines.

Fret. Service rapide de fret, de l'Europe aux riches marchés du Nouveau-Monde, par voie des navires et des convois du *Canadian Pacific.* La route idéale pour l'expédition des marchandises.

Navigation intérieure et côtière. Sur les Grands Lacs canadiens, ainsi que sur les lacs de la Colombie-Anglaise, le *Canadian Pacific* exploite des services de navigation importants, fort en faveur auprès des touristes. La Compagnie possède aussi sur les côtes de la Colombie-Anglaise plusieurs vapeurs qui font le service entre Vancouver, Victoria, Seattle et les ports de l'Alasba.

Télégraphes. Le *Canadian Pacific* possède son propre réseau de télégraphes reliant ensemble toutes les parties du Canada. Placés sur une seule ligne, ses fils télégraphiques couvriraient une distance de près de 200.000 kilomètres.

Messageries. Les colis et marchandises sont transportés, grande vitesse, par les paquebots et les trains-voyageurs rapides du *Canadian Pacific,* par l'intermédiaire de la *Dominion Express,* une Compagnie affiliée à la grande organisation de transport canadienne. Prix spéciaux pour consignations importantes.

CHEMIN DE FER CANADIAN PACIFIC

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 Saint-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. Son port peut facilement recevoir les plus gros paquebots en service sur les hautes mers. Sa population, presque exclusivement de langues françaises, s'élève à plus de 30.000 âmes.

Le Parlement d'Edmonton.

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 Saint-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.**

Saint-Hyacinthe, située sur la rivière Yamaska, est une ville d'une douzaine de mille habitants, établie à une trentaine de mille 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.

Saint-Jean, Hull, Valleyfield, Montmagny, Chicoutimi, Shawinigan-Falls, Grand Mère, Joliette, Sorel, Thetford et Rivière-du-Loup, sont les autres centres les plus importants de la **province de Québec.**

Champlain, fondateur de Québec et surnommé à juste titre le *père de la Nouvelle-France,* découvrit au cours de ses voyages d'exploration à travers les solitudes de l'Amérique du Nord, le territoire qui forme aujourd'hui la vaste et prospère province d'**Ontario.** En 1613, il remontait la rivière Ottawa jusqu'à l'île des Allumettes et deux ans plus tard, ayant été blessé dans une rencontre avec les Iroquois, il passa l'hiver chez des tribus alliées et découvrit peu après les lacs Nipissing, Huron et Ontario.

Plus tard, Jolliet, La Salle, le Père Marquette et plusieurs autres célèbres explorateurs et missionnaires français parcoururent ces régions sauvages, et, arborant en divers endroits le drapeau fleurdelisé, prirent possession du pays au nom du roi de France. Ce sont eux qui découvrirent les chutes imposantes de Niagara, les lacs Erié, Huron, Michigan, Supérieur, Sainte-Claire et Simcoe ; ce sont eux qui explorèrent les vastes forêts qui couvraient à cette époque toutes ces régions, et qui dressèrent les premières cartes de cet immense territoire, destiné à devenir la plus populeuse et la plus prospère province du Canada.

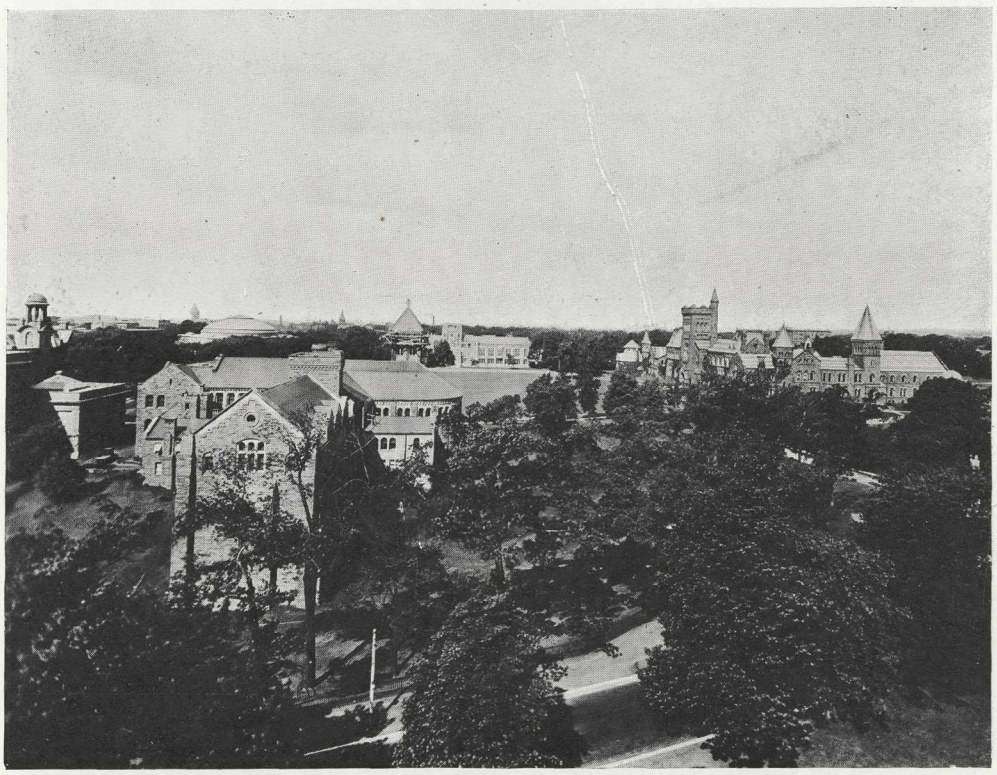
Au cours des guerres incessantes qui mirent aux prises, au dix-septième et au dix-huitième siècles, les forces de la France et de l'Angleterre, les deux puissances qui se disputaient alors la suprématie en Amérique du Nord, l'**Ontario** fut le théâtre de maints hauts faits dont la relation enrichit aujourd'hui l'histoire du Canada. Les premiers arrivés dans le pays, les Français, n'étaient pas disposés à céder à leurs ambitieux voisins du Sud, ces régions qu'ils avaient annexées à la Nouvelle-France et dont le développement, grâce à leur esprit d'initiative, était déjà commencé sous les plus heureux auspices. C'est pourquoi, sous la vigoureuse impulsion de plusieurs gouverneurs de Québec,

Portage Avenue, Winnipeg.

toute une chaîne de forts fut jetée à travers le pays, en divers points stratégiques, pour le protéger contre les attaques possibles des Anglais. Frontenac fit ériger en 1672, sur le site actuel de Kingston, le fort *Cataracoui ;* le fort *Rouillé* fut construit par La Galissonnière en 1748, à l'endroit où s'élève aujourd'hui la ville de **Toronto ;** d'autres postes furent fondés au Sault-Sainte-Marie et ailleurs, mais tous ces travaux d'organisation et de défense ne purent empêcher le désastre de 1759. Après la prise de Québec, l'**Ontario,** comme partie intégrale de la Nouvelle-France, dut passer aux mains des Anglais victorieux.

Depuis cette date, la province d'**Ontario** s'est développée d'abord lentement, puis, sous la poussée continuelle d'une forte immigration, sa progression s'est accentuée plus vivement, avec le résultat qu'elle est aujourd'hui, au point de vue de la population et des industries, la première du Canada.

L'**Ontario,** qui s'étend entre les Grands Lacs au Sud, le Manitoba à l'Ouest, la baie



Vue de Toronto.

d'Hudson au Nord et la province de Québec à l'Est, couvre une superficie d'environ 1.036.840 kilomètres carrés, soit deux fois la superficie de la France, ou trois fois et demie celle des Iles Britanniques. Sa population atteint presque 3.000.000 d'habitants, parmi lesquels on peut compter environ 300.000 Canadiens français, groupés principalement le long de la frontière de la province de Québec et dans les districts du **Nouvel-Ontario,** récemment ouverts à la colonisation.

On peut diviser la province en deux sections distinctes : on a d'abord l'**Ontario** méridional, une péninsule triangulaire limitée par les lacs Nipissing, Huron, Erié, Ontario, par le fleuve Saint-Laurent et la rivière Ottawa. C'est la partie la plus populeuse et la plus riche ; elle renferme presque toutes les villes importantes, les industries et les centres de commerce. De nombreux réseaux de chemins de fer, parmi lesquels celui du *Canadian Pacific* occupe une place prépondérante, y assurent des communications faciles et rapides. Puis vient l'**Ontario** septentrional ou **Nouvel-Ontario,** qui comprend le reste de la province. Ce vaste territoire, qui s'étend entre la baie Géorgienne et le lac Supérieur au Sud, et la baie d'Hudson au Nord, est encore pour la plus grande partie couvert de forêts vierges. C'est une région légèrement accidentée, coupée de rivières et semée d'innombrables lacs, qui offre aux *sportsmen* des avantages uniques pour la chasse, la pêche et tous les plaisirs de la vie au grand air. Certains districts, parmi lesquels on peut mentionner ceux de la rivière aux

Français, du Sault-Sainte-Marie et de la rivière Nipigon, sont particulièrement affectionnés des *nemrods,* qui viennent, jusque des grandes villes des Etats-Unis, s'y livrer à leur sport favori. Les lacs et les rivières y fourmillent de poissons de toutes sortes, tandis que l'ours, le chevreuil et l'orignal sont abondants dans les forêts qui les couvrent presque complètement.

L'**Ontario** occupe le premier rang parmi les provinces canadiennes, pour l'agriculture, les mines, l'industrie manufacturière et le commerce en général. Il tire aussi des revenus considérables de ses vastes forêts. Sa production agricole comprend le blé, l'avoine et autres céréales, les légumes et les fruits les plus variés. L'industrie laitière et l'élevage y sont aussi prospères. Cette province est sans contredit la plus riche du Canada au point de vue minier; tous les minéraux importants y abondent, sauf le charbon. On y exploite des mines de fer au Nord du lac Supérieur; de nickel dans les districts de Sudbury et de Nipissing; d'argent dans le district de Nipissing; de cuivre au Nord du lac Supérieur, ainsi que dans les districts

Champ de blé, à Portage La Prairie.

de Sudbury et Nipissing; on y trouve du sel gemme sur les rives du lac Huron, près de la ville de Windsor; du pétrole et du gaz naturel sur les bords du lac Sainte-Claire. La valeur des produits miniers y atteint près de $80.000.000 annuellement. L'**Ontario** fournit les huit-dixièmes de tout le nickel employé dans le monde entier; le reste est extrait des mines de la Nouvelle-Calédonie. Il occupe le troisième rang pour la production de l'argent.

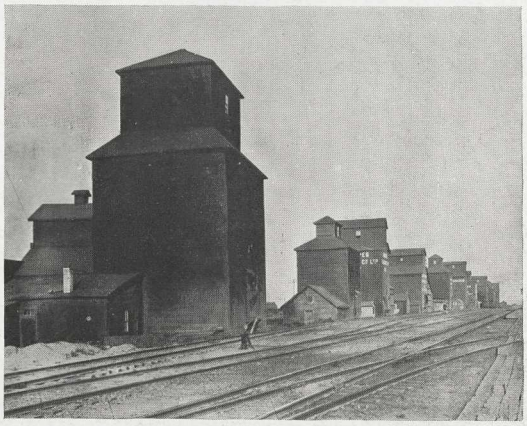
Les matières premières nombreuses, ainsi que les puissants pouvoirs hydrauliques propices au développement de la force motrice, ont rendu possible l'essor de l'**Ontario** dans les industries. On voit surtout, dans ses grands centres manufacturiers, des usines métallurgiques, des fabriques de machines agricoles, d'automobiles, de voitures, de papier, de conserves alimentaires, des filatures de laine et de coton, etc. L'industrie du bois étant très active dans le Nord de la province, il s'ensuit qu'on y trouve d'importantes pulperies où le bois est préparé pour l'exportation. Le Sault-Sainte-Marie possède, dans l'établissement de la *Spanish River Pulp and Paper Co.,* la plus vaste pulperie du monde entier.

La province d'**Ontario** est bien dotée de moyens de communications, tant par eau que par terre. Elle possède des milliers de kilomètres de chemins de fer qui desservent tous ses centres importants. Ses canaux sont nombreux, et, grâce à ses lacs immenses, la navigation y a atteint une grande expansion. La Compagnie du *Canadian Pacific*, qui exploite pour sa part plus de 4.025 kilomètres de voies ferrées dans la province, touchant à toutes les grandes

villes y compris **Ottawa, Toronto, Hamilton, London, Windsor, Sault-Sainte-Marie, Fort-William,** etc., maintient encore sur les Grands Lacs un service de navigation d'une grande importance. Cinq vapeurs, dont trois sont affectés au transport des passagers et du fret conjointement, le *Keewatin,* le *Manitoba* et l'*Assiniboia,* et deux au transport du fret seulement, l'*Alberta* et l'*Athabaska,* sont en service sur cette route, qui va de Port-McNicoll, sur la baie Géorgienne, à Fort-William, sur le lac Supérieur, en passant par le canal du Sault-Sainte-Marie. Une forte proportion de la récolte de l'Ouest canadien est ainsi transportée vers l'est par voie des Grands Lacs.

Le *Canadian Pacific* a fait ériger, à Fort-William et à Port McNicoll, des élévateurs monstres pour l'entreposage des vastes quantités de grain dont le transport lui est confié. Disons en passant que les services de navigation du *Canadian Pacific* sur les Grands Lacs sont fort en faveur auprès des touristes et des voyageurs qui vont ou viennent de l'Ouest canadien et qui désirent rompre la monotonie d'un long voyage en chemin de fer par cette agréable croisière sur les plus grandes nappes d'eau douce du globe.

Les villes importantes sont nombreuses dans la province d'**Ontario. Toronto,** la seconde ville du Canada 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, dont elle est la capitale. Son nom en langue indienne signifie *lieu de rendez-vous.* Elle possède de florissantes industries, de grands magasins, des banques puissantes et des maisons d'éducation fréquentées par des étudiants 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. Ces cataractes imposantes, rendez-vous d'un nombre incalculable de touristes, et décrites part tant d'enthousiastes visiteurs, sont facilement atteintes de **Toronto,** grâce à un excellent service de navires qui y font de fréquents voyages à travers le lac Ontario.



Les élévateurs de blé à Winnipeg.

Hamilton, dont la population est de 125.000 habitants, est une ville essentiellement manufacturière, sise sur les bords du lac Ontario, au centre du fameux district fruitier de la péninsule de Niagara. Sa production industrielle est si considérable, qu'elle est classée comme la troisième ville manufacturière du Canada.

Ottawa, la capitale du Dominion du Canada, est située à l'endroit où la rivière Rideau se jette dans celle d'Ottawa. C'est une belle ville, plûtot résidentielle, de 130.000 habitants, qui s'élève en un site admirable, souvent comparé à celui de Québec. Ottawa est le centre du gouvernement du pays et, comme tel, est le rendez-vous des représentants du peuple, qui, de l'Atlantique aux rives lointaines du Pacifique, y viennent siéger dans les magnifiques édifices du Parlement, qui font l'orgueil et l'ornement de la ville. L'élément canadien-français est représenté à Ottawa par une forte proportion de la population, qui est de langue française.

London, population 60.000 habitants, est une autre des principales villes industrielles de la province. Elle est située dans un fertile district agricole.

Windsor, ville manufacturière de 40.000 habitants, s'élève sur le côté canadien de la rivière Détroit, en face de la grande cité américaine du même nom, célèbre pour le grand nombre et l'importance de ses fabriques d'automobiles.

Brantford, 30.000 habitants, sise sur la rivière Grand, a la distinction d'avoir été la première ville du monde à se servir du téléphone. C'est là en effet que le fameux inventeur Graham Bell fit, en 1876, ses premières expériences téléphoniques.

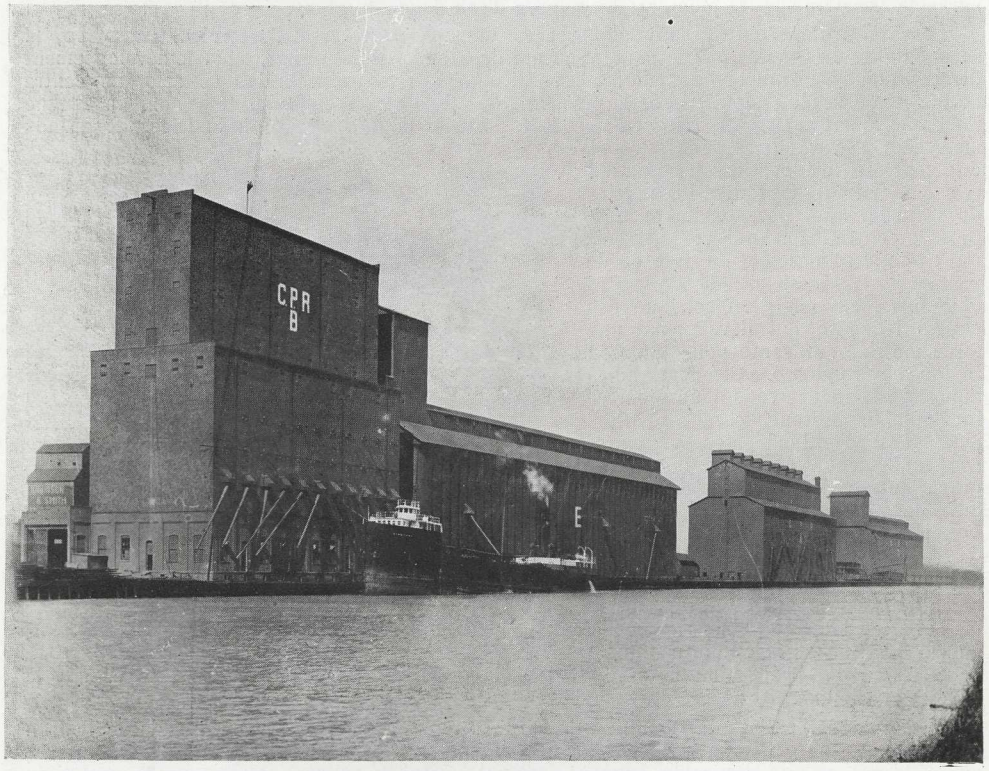
Fort-William, 28.000 habitants, et **Port-Arthur,** 20.000 habitants, surnommées les *villes jumelles* à cause de leur contiguité, sont situées à la tête de la navigation sur le lac Supérieur. Une forte proportion de la récolte de l'Ouest passe par leur port respectif chaque année. **Fort-William** est le point de séparation entre les lignes de l'Est et celles de l'Ouest du réseau du *Canadian Pacific,* et est en même temps le terminus ouest du service de navigation de cette Compagnie sur les Grands Lacs.

Sault-Sainte-Marie, ville industrielle de 25.000 âmes de population, est établie sur la

rivière Sainte-Marie, dont le cours réunit les lacs Huron et Supérieur. Deux grands canaux permettent ici aux navires d'éviter les rapides dangereux qui encombrent cette rivière et de passer ainsi facilement d'un lac à l'autre.

Parmi les autres centres importants de l'**Ontario,** on peut encore mentionner **Kitchener,** pop. 22.500 habitants ; **Peterborough,** pop. 22.000 habitants ; **Sainte-Catharine,** pop. 20.000 habitants ; **Guelph,** pop. 20.000 habitants ; **Stratford** et **Chatham,** pop. 18.000 habitants ; **Galt, North-Bay, Kingston, Sudbury, Brockville, Saint-Thomas, Sarnia, Oshawa, Niagara, Owen-Sound, Pembroke** et **Trenton.**

Le **Manitoba** occupe à peu près le centre du Canada, et, sauf au nord est où il s'appuie sur la baie d'Hudson, il n'a que des limites conventionnelles. Sa superficie est d'environ 648.025 kilomètres carrés et sa population, qui dépasse 600.000 habitants, compte près de



Élévateurs de blé à Fort-William.

50.000 Canadiens français. C'est une province essentiellement agricole, qui produit annuellement près d'un demi-milliard de quintaux de grains de toutes sortes, dont une grande partie est exportée à l'étranger. Depuis quelques années cependant, l'industrie lainière et l'élevage y font de sensibles progrès comme résultats de l'accroissement rapide de la population dans les grands centres.

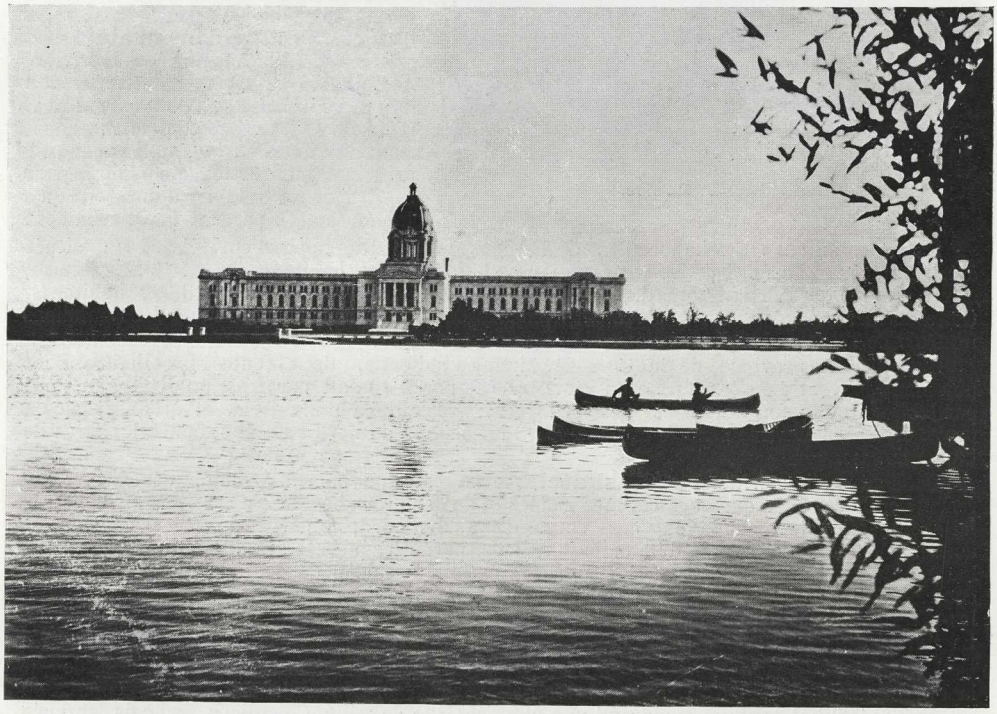
Le **Manitoba** forme avec la Saskatchewan et l'Alberta le groupe généralement connu sous le nom de *Provinces des Prairies*. C'est en effet à l'intérieur de ses limites que commencent les vastes plaines au sol dégarni de grands arbres, qui se prolongent vers l'ouest jusqu'au pied des Montagnes Rocheuses. C'est une région d'une extrême fertilité, qui a mérité, par sa production phénoménale de céréales variées, d'être appelée le *grenier de l'univers*.

Le premier Blanc qui foula le sol du **Manitoba**, fut Pierre de la Vérendrye, lorsqu'en 1738, en route pour les Rocheuses, le célèbre explorateur de l'Ouest canadien, traversa ces territoires, où il construisit même, sur les bords de la rivière Rouge, un petit poste pour la traite des pelleteries avec les Sauvages. Plus tard, les premiers colons qui vinrent s'établir dans ces solitudes pour y cultiver le sol, furent des Canadiens français, dont les descendants, augmentés par une continuelle immigration de la province de Québec, forment aujourd'hui une forte proportion de la population du **Manitoba.**

Mais c'est surtout à la création et à l'amélioration des moyens de transport que le

Manitoba doit son remarquable essor de développement depuis plus d'un quart de siècle. Le Chemin de fer du *Canadian Pacific*, pour sa part, a largement contribué à la colonisation des terres fertiles de cette partie du Canada, comme de celles de tout l'Ouest canadien d'ailleurs. D'une simple ligne traversant la province de l'est à l'ouest, qu'elle possédait vers 1884, cette Compagnie exploite aujourd'hui dans le district du Manitoba seulement, 3.908 kilomètres de voies ferrées desservant toutes les villes et la majeure partie des points d'importance secondaire.

Le **Manitoba** est sillonné de cours d'eau considérables, dont les principaux sont les rivières Rouge, Saskatchewan, Winnipeg, Nelson et Churchill. Il renferme aussi dans sa partie nord, des lacs immenses qui sont, paraît-il, les restes d'une vaste mer qui couvrait, à une époque très reculée, une large portion des prairies de l'Ouest et pratiquement toute l'étendue du **Manitoba.** Cette mer, nommée *Agassiz* par les géologues, s'est peu à peu retirée laissant au nord de cette province une grande surface lacustre de près de 40.000 kilo-

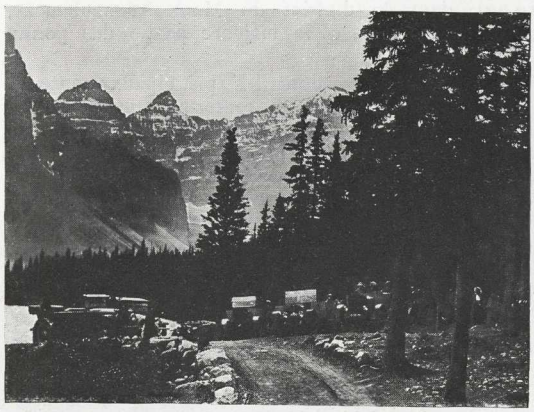


Le Parlement à Régina.

mètres carrés, divisée en trois sections qui communiquent entre elles et qui portent les noms de lacs Winnipeg, lac Winnipegosis et lac Manitoba. Quoique peu profonds, ces lacs sont cependant fort poissonneux et font la joie des pêcheurs qui vont jeter la ligne dans leurs eaux.

Winnipeg, qui est, dit-on, la porte de la *Terre Promise,* parce qu'elle est située à l'entrée des fertiles prairies canadiennes, est la ville la plus importante du **Manitoba,** en même temps que la capitale de la province. Par sa population de quelque 200.000 âmes, elle est la troisième ville du Canada en importance. Située au confluent des rivières Rouge et Assiniboine, elle est la ville typique des prairies avec ses rues larges et unies, distribuées régulièrement comme sur un damier géant ; avec ses quartiers résidentiels d'une façon saine et intelligente, sans égard à la perte de quelques pieds de terrain autour des habitations, pourvu qu'une parfaite aération soit assurée. 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. Le *Canadian Pacific* y possède de puissantes usines pour la réparation de son matériel roulant, et ses cours de fret dans cette ville sont classées parmi les plus vastes du monde, l'une ayant 70 voies de remisage d'une longueur totale de 294 kilomètres. Le *Canadian Pacific* a fait bâtir à **Winnipeg** un gigantesque entrepôt à grains d'une capacité de 275,000 quintaux, et son luxueux hôtel, le *Royal Alexandra,* attenant à sa gare centrale, est un sujet de juste fierté pour les citoyens de **Winnipeg.**

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 plus grand entrepôt de grains de semence de tout l'Ouest se trouve à **Brandon.**



Près du Lac Louise.

Située à 56 milles à l'ouest de **Winnipeg, Portage-la-Prairie,** dont la population est de 7.000 âmes, compte quelques industries prospères, parmi lesquelles des minoteries et des briqueteries. On y voit aussi quelques grands élévateurs à grains qui servent d'entrepôts aux récoltes abondantes de blé et d'avoine qui poussent dans le district. **Portage-la-Prairie** est sise à un mille à peine de la rivière Assiniboine et en même temps, non loin de l'extrêmité sud du lac Manitoba. C'est de cette ville qu'un embranchement du *Canadian Pacific* laisse la voie principale de cette compagnie, pour se diriger vers le nord-ouest jusqu'à Edmonton, en passant par Saskatoon.

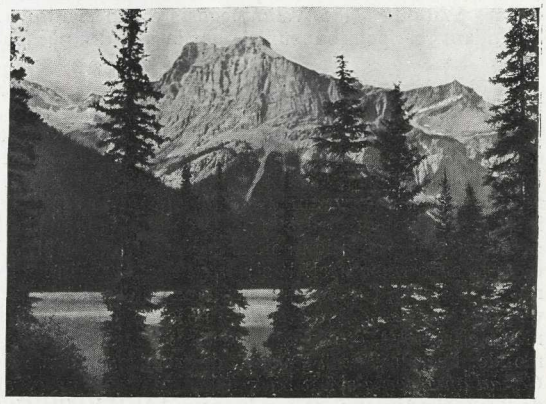
Parmi les autres villes importantes du **Manitoba,** mentionnons encore **Le Pas,** située à 483 kilomètres au nord de **Winnipeg**, population 2.000 habitants ; **Saint-Boniface,** située en face de **Winnipeg,** de l'autre côté de la rivière Rouge, pop. 13.000 habitants. Cette dernière ville, qui est entièrement française de langue, est le château fort des Canadiens français de l'Ouest canadien. Elle est le siège d'un évêché.

Cette fertile province de la Confédération canadienne, dont toutes les limites sont purement conventionnelles, forme un vaste trapèze borné au sud par les États-Unis, au nord par les territoires non organisés du Nord-Ouest, à l'est par le Manitoba et à l'ouest par la province d'Alberta. Elle mesure environ 1.223 kilomètres du nord au sud et 563 kilomètres de l'est à l'ouest.

Dans sa partie méridionale, **Saskatchewan** est une immense plaine déboisée, légèrement ondulée, avec quelques collines isolées et de nombreux bosquets d'arbrisseaux dispersés ici et là particulièrement le long des cours d'eau. Le nord, à partir du 53e parallèle, est couvert de forêts et parsemé d'innombrables lacs, parmi lesquels le grand lac du Renne et le lac Athabaska méritent d'être signalés à l'attention à cause de leur étendue. La partie centrale de la province est arrosée par les deux branches de la rivière Saskatchewan, dont les affluents, les rivières Assiniboine, Qu'Appelle et Souris, arrosent la section méridionale. La rivière Churchill promène son cours parmi les nombreux lacs de la partie nord.

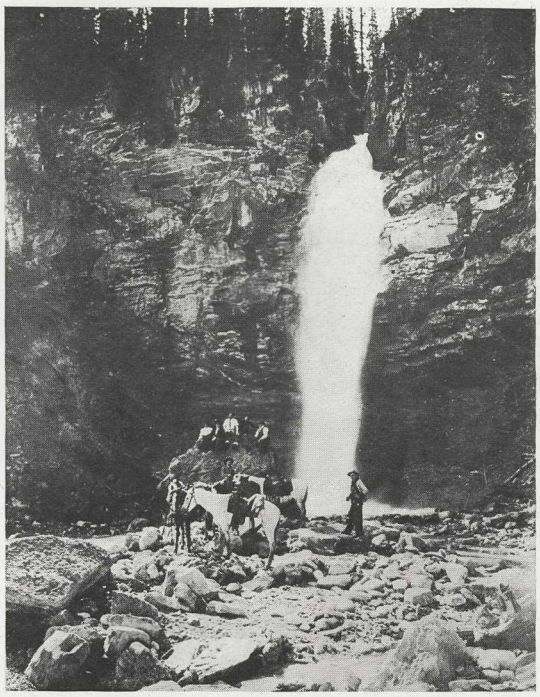
La **Saskatchewan**, qui a 648.025 kilomètres carrés de superficie, est plus grande que la France, mais, cependant, trois fois plus petite que la province de Québec. Sa population est de 760.000 habitants et comprend une cinquantaine de mille Canadiens français groupés en plusieurs centres florissants. Le climat de cette province est très froid en hiver, mais chaud durant la belle saison. Quoique l'été y soit plutôt sec, la fraîcheur humide qui monte du sol lent à dégeler est très salutaire à la végétation.

De toutes les provinces canadiennes la **Saskatchewan**, est celle dont l'essor a été le plus rapide, grâce à la merveilleuse fécondité de son sol, qui lui a attiré, depuis une vingtaine d'années, une laborieuse population d'agriculteurs. Ses terres sont surtout propices à la grande culture du blé et l'on estime qu'elles produisent en moyenne, depuis quelques années, 81.550.000 quintaux de cette précieuse céréale. On s'y adonne aussi de plus en plus à l'élevage et à la culture mixte, surtout dans sa partie méridionale. Dans le Nord, l'industrie du bois, sans être bien considérable, est cependant la source de quelques revenus.



Lac Emerald.

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 du colon, alors que les prodigieux troupeaux de bisons en étaient les maîtres incontestés. Les seuls êtres humains qui s'aventuraient dans ces solitudes étaient les Sauvages et les trappeurs qui y faisaient la chasse aux animaux à fourrures, quand ce n'était pas à ces bisons, dont ils utilisaient la viande pour se nourrir. Comme moyen de locomotion : le cheval, le canot ou le traîneau à chien en hiver.



Cascade.

Aujourd'hui les chemins de fer les sillonnent en tous sens, y apportant la civilisation et la prospérité. Ce sont eux qui ont été les pionniers de la colonisation dans la **Saskatchewan** et qui ont précédé le défrichement dans ces régions nouvelles. La province possède maintenant, à l'intérieur de ses limites plus de 9.660 kilomètres de voies ferrées, et rares sont les fermes qui sont éloignées de plus de 30 kilomètres d'une gare de chemin de fer. Le *Canadian Pacific*, qui a été le premier à jeter son réseau d'acier à travers les territoires de la **Saskatchewan**, exploite actuellement dans la province plus de 3.700 kilomètres de voies, dirigées vers tous les grands centres et les régions les plus populeuses.

Régina est la capitale en même temps que la métropole de la **Saskatchewan**; sa population est de 40.000 habitants, dont un bon nombre sont Canadiens français. Le Palais de la Législation Provinciale, qui s'élève sur la rive du petit lac Wascana, est un magnifique édifice dont la masse domine toute la ville. **Régina** est depuis plus de quarante ans les quartiers généraux du fameux corps de la Police Montée Canadienne auquel était autrefois confiée la surveillance des territoires du Nord-Ouest, avant que les Blancs aient complètement établi leur contrôle dans ces régions. Depuis la pacification des tribus indiennes, la colonisation du pays et l'amélioration des moyens de transport, le maintien de l'ordre est beaucoup moins difficile dans les prairies.

Saskatoon, située au centre de la **Saskatchewan**, est une ville qui, grâce à l'extraordinaire fertilité de la région qui l'entoure, est appelée à une grande expansion. Déjà au cours de sa brève existence, elle s'est développée d'une façon étonnante et sa population dépasse, à l'heure actuelle, les 25.000 âmes. Elle est le siège de plusieurs industries et le gouvernement y a fait ériger, il y a quelques années, un gigantesque entrepôt à grain d'une capacité de 952.000 quintaux.

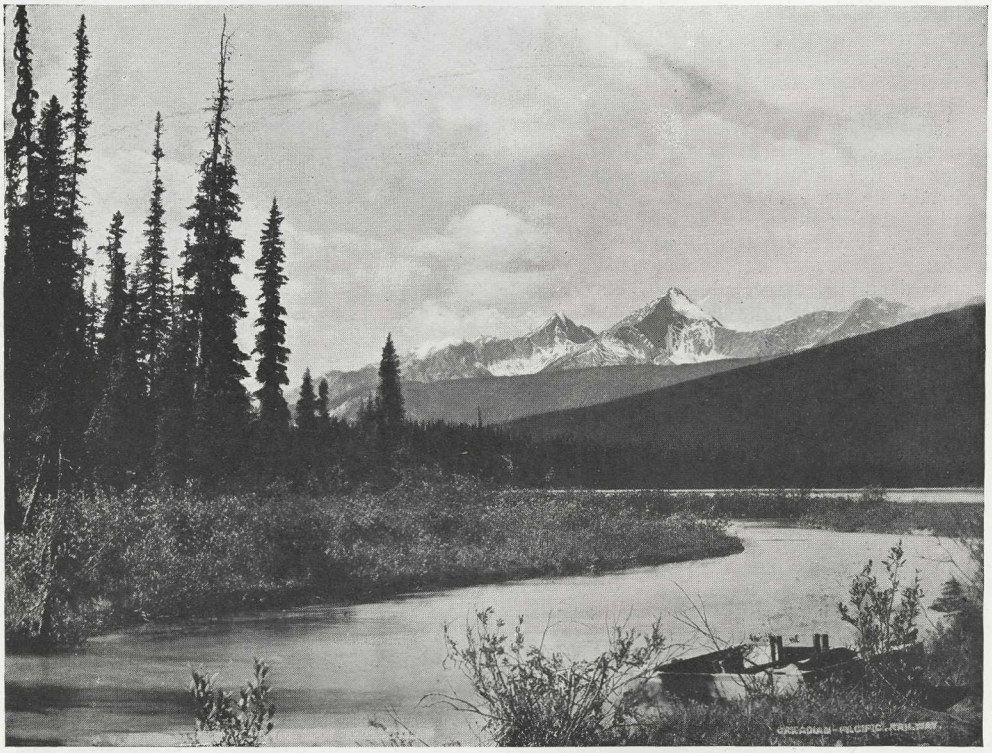
Horse River, à Field.

Moose-Jaw, un peu à l'ouest de **Régina**, a une population de plus de 20.000 habitants. Cette ville tire son étrange appellation du nom que les Indiens donnaient autrefois à l'endroit où elle s'élève, et qui signifiait dans leur langue: *l'endroit ou l'homme blanc répara sa charrette avec une ganache d'orignal*. Le nombre des minoteries et les entrepôts à grain que l'on peut voir dans la ville et ses environs, est une preuve évidente de la fécondité du sol dans cette partie de la province. Le *Canadian Pacific* a récemment fait ériger à Moose Jaw une superbe gare, digne de l'importance de cet endroit.

Swift-Current a une population de 5.000 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 *Canadian Pacific*. **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. L'altitude de la région est de quelque 800 mètres.

Prince-Albert, population 10.000 habitants, est le centre le plus considérable dans l'extrême nord ; il s'y trouve un fort groupement de Canadiens français. **Battleford, Qu'Appelle, Indian Head** et **Gravelbourg** sont aussi des centres d'avenir.

La chaîne *Rocheuse,* l'un des gigantesques escarpements qui composent l'ensemble des montagnes Rocheuses, forme de sa crête accidentée la frontière entre l'**Alberta** et la Colombie-Anglaise. Au sud, l'**Alberta** est bornée par les Etats-Unis, à l'est par la



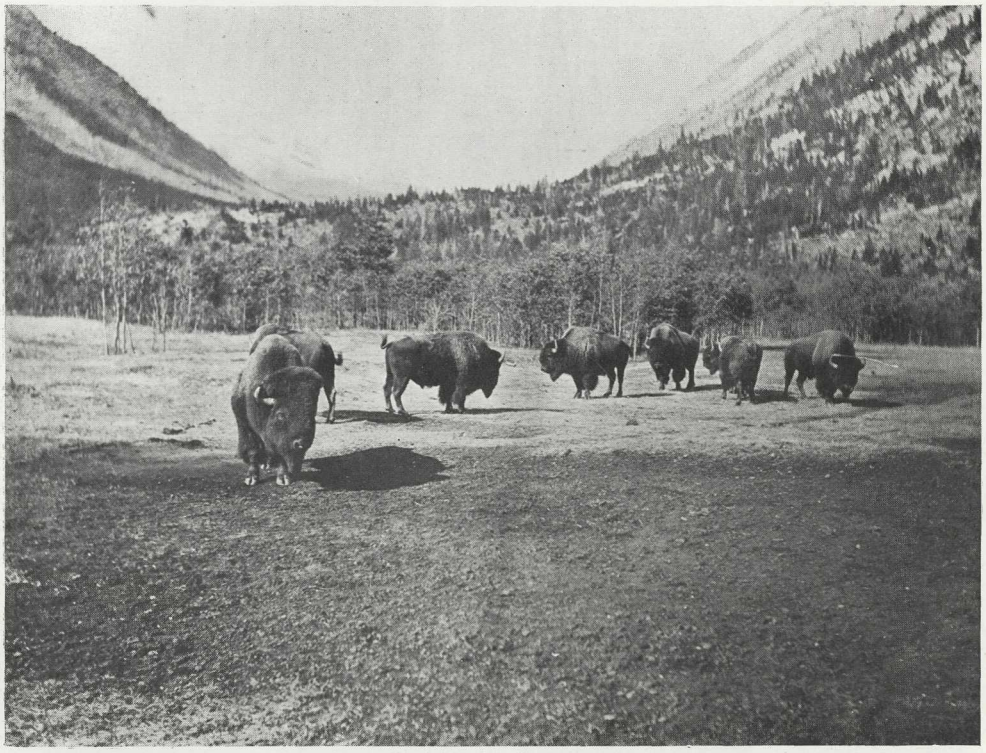
Les Montagnes Van Horne, à Field (Colombie britannique).

Saskatchewan, tandis qu'au nord, le 60e parallèle, qui est aussi la limite septentrionale de la Saskatchewan et du Manitoba, la sépare des Territoires non organisés du Nord-Ouest. L'**Alberta** peut se diviser en quatre régions : 1. le *Nord,* couvert de montagnes boisées et parsemé de lacs ; 2. le *Centre,* qui est la continuation de la vaste et fertile plaine du Manitoba et de la Saskatchewan ; 3. le *Sud,* région trop sèche pour la culture proprement dite, mais où se pratique sur une grande échelle l'élevage des bêtes à cornes, des moutons et des chevaux ; 4. le *flanc des Montagnes Rocheuses,* remarquable par ses sites pittoresques, ses monts altiers et ses sources thermales qui font la curiosité et l'admiration des touristes. La province est arrosée par une multitude de cours d'eau, et deux des plus grandes rivières du Canada prennent leur source à l'intérieur de ses limites ; ce sont la Saskatchewan, qui déverse ses eaux dans la baie d'Hudson, et le Mackenzie, qui va jeter les siennes dans l'océan Glacial Arctique.

La superficie de l'**Alberta** est légèrement supérieure à celle de la Saskatchewan, mais le chiffre de sa population est un peu moins élevé ; on y compte près de 600.000 habitants, dont 40.000 Canadiens français. Commencé un peu après celui de la Saskatchewan, sa voisine, l'essor de l'**Alberta** a, cependant, été aussi rapide, grâce aux avantages multiples offerts aux colons par cette province. L'élevage y est surtout répandu dans la partie méridionale, où la rareté des pluies rend la culture du blé et des autres céréales plutôt difficile. Celles-ci viennent

cependant très bien dans les terrains irrigués du sud, de même qu'au centre et au nord de la province, où elles constituent la plus grande source de revenus de la population. L'**Alberta** renferme de riches gisements de houille, qui produisent annuellement plus de 7.000.000 de tonnes de charbon bitumineux et d'anthracite. Il s'y trouve aussi de nombreux puits de pétrole et de gaz naturel ; des mines de fer et de sel sont exploitées dans le nord, le long de la rivière à la Paix.

Comme les autres provinces de l'Ouest canadien, l'**Alberta** doit surtout son développement aux lignes de chemin de fer, dont la construction a permis aux colons de venir s'établir sur ses terres auparavant incultes. Ici encore le *Canadian Pacific* a devancé ses concurrents actuels dans l'exploitation ferroviaire, car, dès 1883, il jetait à travers la province le double ruban d'acier qui devait un peu plus tard relier les rives de l'Atlantique à celles du Pacifique. Son réseau albertain qui ne comptait à cette époque que quelques centaines de kilomètres de



Bisons dans un parc près des Montagnes Rocheuses.

voies, s'étend aujourd'hui sur une longueur totale de 4.549 kilomètres. C'est-à-dire qu'il dessert maintenant tous les districts déjà colonisés ou susceptibles d'un plus grand développement.

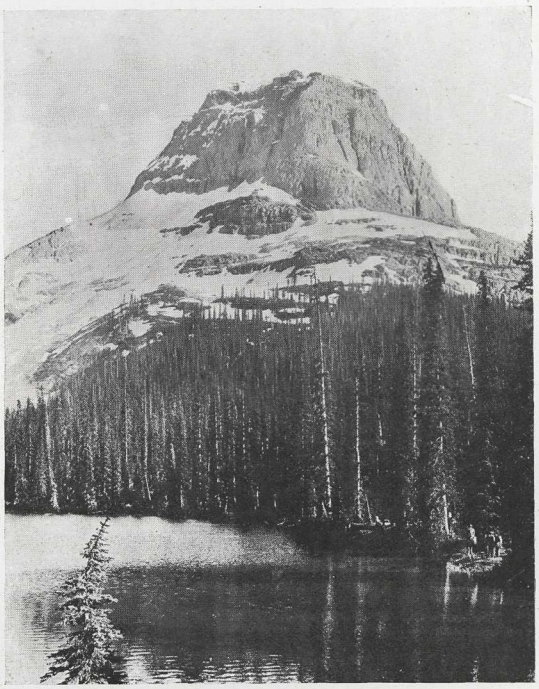
Mais le *Canadian Pacific* n'a pas contribué à la prospérité de l'**Alberta** par la construction de chemins de fer seulement ; son initiative dans cette province s'est dirigée vers une autre sphère d'une grande importance ; nous voulons parler de l'irrigation, qu'il a été le premier à introduire en **Alberta**. Croyant pouvoir sauver par l'arrosage artificiel tout un vaste district où l'insuffisance des pluies compromettait toute culture, le *Canadian Pacific* n'a pas hésité à dépenser des millions de dollars pour établir à Bassano, sur la rivière Bow, un gigantesque barrage destiné à recueillir l'eau nécessaire à l'irrigation de ces centaines de milliers d'hectares de terrain jusque-là impropre à l'agriculture. Le succès le plus complet est venu couronner l'entreprise, et les millions dépensés dans ces gigantesques travaux de barrage et de canalisation ont été depuis plus d'une fois remboursés. A l'heure actuelle, des fermes fertiles sont dispersées sur ces territoires que l'irrigation a complètement transformés.

Edmonton, la capitale provinciale de l'**Alberta,** s'élève sur les rives de la rivière Saskatchewan du Nord que relie entre elles un grand pont métallique de 830 mètres de longueur, construit par la Compagnie du *Canadian Pacific.* Un ancien poste de traite de la Compagnie de la Baie d'Hudson, érigé en 1795, se dressait autrefois sur le site de la ville, dont la population aujourd'hui est de 65.000 habitants. Par sa situation à peu près au centre

de l'**Alberta, Edmonton** est destinée à voir croître largement sa population et le nombre de ses industries. La colonisation du district de la rivière à la Paix et l'exploitation des riches champs pétrolifères découverts récemment dans le nord, ne seront pas sans contribuer encore à sa prospérité future. Il existe dans ses environs immédiats des mines de charbon qui se développent en proportion des besoins de la région.

Calgary, dont la population est de 75.000 habitants, est la métropole commerciale de l'**Alberta.** Fondée il y a à peine une quarantaine d'années, elle s'est développée rapidement durant ce court laps de temps. Elle possède de florissantes industries, d'immenses cours à bestiaux, de vastes minoteries et d'importants entrepôts à grain. Le *Canadian Pacific* possède à Calgary un luxueux hôtel, le *Palliser,* qui se dresse à proximité de la gare centrale, au milieu de la ville.

Lethbridge, population 15.000 habitants, est une autre ville importante dans le sud de la province. Elle est située au centre du pays de l'élevage, en même temps que du district



Le Pic Sir Donald.

houiller. Le *Canadian Pacific* exploite, à proximité de la ville, deux mines de charbon d'un rendement considérable. Un peu à l'ouest de Lethbridge, cette Compagnie a construit, pour permettre à ses trains de traverser un ravin profond, un gigantesque viaduc en acier long de 1.775 mètres et reposant sur une série de piliers aussi en acier, qui, à leur plus grande hauteur, supportent la voie à plus de 100 mètres dans les airs.

Medicine-Hat, population 12.000 habitants, est un centre progressif, réputé pour ses puits de gaz naturel, qui fournissent, pour le chauffage domestique aussi bien que pour l'industrie, un excellent combustible.

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 croûte 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.

En quelque partie que vous soyez, 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'effondrer ; 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 près de cinquante mètres de hauteur. En beaucoup d'endroits, on peut voir de ces géants abattus aux flancs des monts superbes, qui semblent les contempler comme des vaincus terrassés.

Qu'il paraît petit, le train qui roule sur la voie qui traverse les **Rocheuses !** Pourtant, au prix de quelles difficultés et de quels efforts inouïs 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

Montagnes des 10 pics près du Lac Louise.

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 cent ou de mille mètres ; au besoin il creusera dans le roc jusqu'à huit kilomètres 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 kilomètres de longueur, sont construits pour la protéger. Jamais on eut pu concevoir la réussite du projet de franchir ce dédale naturel avec une voie ferrée. Et pourtant, depuis quarante 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 imperturbables 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 cœur, si vous songez à tout ce que ces montagnes ont vu passer depuis le commencement du monde. Elles ont assisté à tous les grands événements et vu se dérouler toutes les péripéties

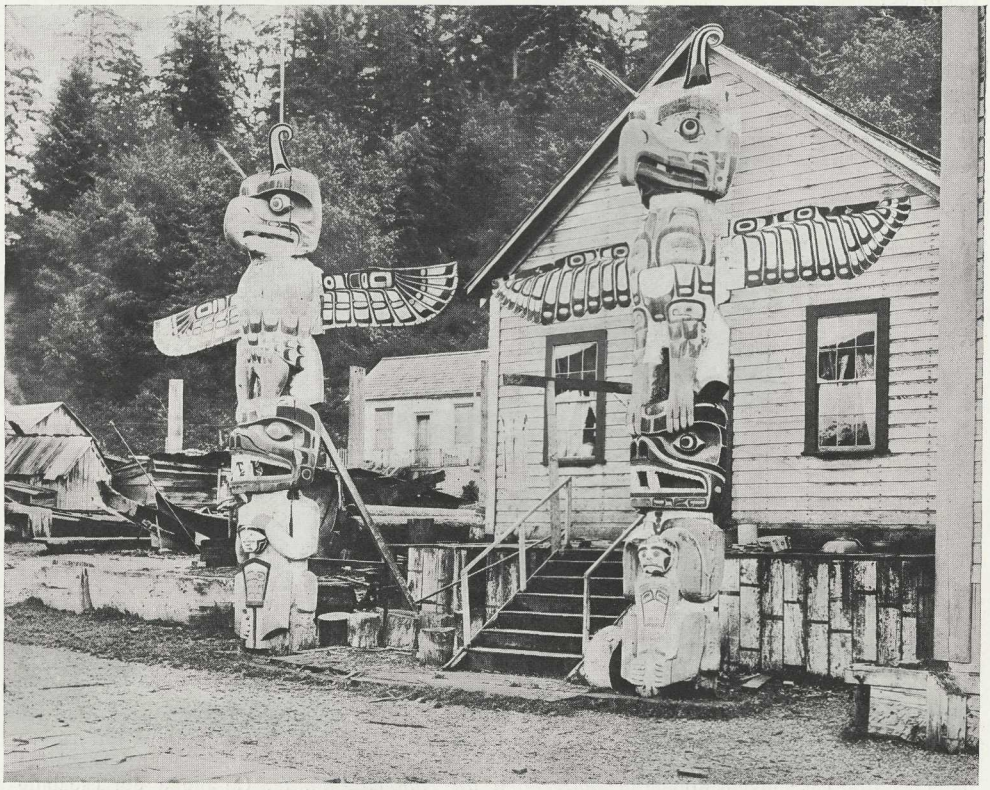
Fétiches indiens à Albert Bay (Colombie britannique).

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 ne 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 *Canadian Pacific* dans les plus belles villégiatures des **Rocheuses,** les touristes sont assurés de



Fétiches indiens à Albert Bay (Colombie britannique).

pouvoir trouver dans la région tout le confort, le luxe même, offerts par les hôtels des grandes villes.

Parmi les plus beaux endroits fréquentés par les touristes dans ces montagnes, la célèbre station thermale de **Banff** est certes la plus populaire.

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.

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 de fer qui mène au village. Celui-ci sétend 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 chaîne boisée des monts Sulphur, au pied de laquelle, au sein d'une verdoyante forêt, se dresse avec ses flèches la superbe hôtellerie du *Canadian Pacific*. Et que dire de l'irrésistible mont Rundle !

Et dans ce décor, dont chaque trait rappelle l'inimaginable et terrifiante tempête de souffre, de feu et de fracas, qui fit éclater un 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 Saint-Laurent, s'en va, grinçant et soufflant comme un léger jouet, vers les confins du continent, du côté de l'océan Pacifique.

L'hôtellerie du *Canadian Pacific* se dresse dans un site unique et rappelle, par ses formes et sa masse, un castel féodal du moyen âge. Des touristes de toutes les patries du monde, attirés par la réputation que s'est acquise **Banff,** tant par sa beauté pittoresque, que par 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

Le Parlement de Victoria.

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 kilomètres au sud de **Banff** et qui dresse sa cime enneigée à 4.000 mètres dans les airs, est souvent appelé le *Matterhorn du Nouveau-Monde*. Ce pic a été escaladé pour la première fois en 1901.

Lac Louise est l'une des plus belles villégiatures des **Montagnes Rocheuses** et peut-être celle qui durant l'été est fréquentée par le plus grand nombre de touristes.

Après être descendu du train, à la petite gare de **Lac Louise,** il faut encore monter une hauteur de 194 mètres avant d'atteindre le lac lui même, situé à 1.776 mètres 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 *Canadian Pacific* 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 se repaître du spectacle grandiose que représente 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 joli hameau de **Glacier** est situé au sein de la chaîne 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 *Canadian Pacific* 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 la ligne du chemin de fer.

En arrière de l'hôtel de **Glacier**, à trois kilomètres seulement de distance, on peut sans difficulté visiter un intéressant glacier qui descend graduellement des flancs du mont Sir Donald. Celui-ci, qui a 3.600 mètres 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 *Canadian Pacific*.

Au nombre des excursions à faire aux environs de **Glacier**, notons celles 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 onze kilomètres 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

Ile de Vancouver.

Glacier que les trains se dirigeant vers l'ouest, émergent du tunnel Connaught, qui, sur une longueur de plus de huit kilomètres, traverse la base de la chaîne 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 six kilomètres, a été abandonné.

Field, dont l'altitude est de quelque 1.300 mètres, est un point divisionnaire sur la ligne du *Canadian Pacific*, 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 écrase de sa masse les habitations, ainsi que la rivière qui chantonne à ses pieds.

Vaste région montagneuse située entre l'Alberta et l'océan Pacifique, qui la bornent à l'est et à l'ouest respectivement, la **Colombie-Anglaise** est l'une des plus grandes provinces de la Confédération canadienne. Elle mesure plus de 907.235 kilomètres carrés et sa population est de 520.000 habitants, parmi lesquels on peut compter une vingtaine de mille Canadiens français. Elle forme un territoire plus étendu que la Belgique, la Hollande, le Danemark, la Suède et la Norvège réunis.

La **Colombie-Anglaise** est surtout un pays de montagnes, et comme tel, elle est

probablement, de toutes les provinces canadiennes, celle qui offre les panoramas les plus grandioses, les plus beaux paysages et qui a, par conséquent, le plus d'attraits pour les touristes. Ceux-ci ne lui ménagent pas leur faveur, et chaque été ils viennent en grand nombre admirer ses sites les plus pittoresques.

Nous avons parlé, dans un chapitre précédent, de la beauté et de la grandeur scénique des Montagnes Rocheuses, qui couvrent la plus grande partie de la **Colombie-Anglaise**. Il ne faudrait pas croire pour cela que celle-ci n'est qu'une région de pics rocailleux, de glaciers et de neiges éternelles, impropre à toute culture ou à toute exploitation, sauf celle des mines. Il s'y trouve au contraire, entre les diverses chaînes de montagnes qui composent l'ensemble des Rocheuses, des vallées et des plaines au climat doux, où se pratiquent la culture mixte et l'élevage des bestiaux. Dans la partie méridionale, la culture fruitière est très florissante dans les vallées et sur les rives des lacs Okanagan, Arrow, Kootenay et Windermere. L'industrie forestière y occupe aussi une place des plus importantes, du fait que cette province possède la plus riche zone de forêts du Canada, et même de toute l'Amérique du Nord. Par sa production minière, la province vient immédiatement après l'Ontaria, c'est-à-dire qu'elle occupe le second rang en Canada ; l'or, le charbon et le cuivre sont extraits en abondance de ses mines. Enfin la **Colombie-Anglaise** tire de ses pêcheries, qui sont les plus considérables du pays, peut-être même du monde entier, des revenus considérables. La **Colombie-Anglaise** compte dans son territoire une multitude de beaux et grands lacs ainsi que de nombreuses rivières, dont la Colombia, le Fraser, la Skeena, la Thompson et la rivière à la Paix sont les plus importantes.

En 1871, la **Colombie-Anglaise** consentait à entrer dans la Confédération canadienne à condition qu'une ligne de chemin de fer serait construite pour mettre la nouvelle province en rapport avec les autres parties du Canada. C'est pour remplir cette clause que fut établie, au prix de mille difficultés, la voie transcontinentale du *Canadian Pacific*, qui va de Montréal à Vancouver. Il faut avoir traversé les Montagnes Rocheuses pour comprendre l'ampleur de la tâche à laquelle s'attaquèrent les ingénieurs chargés de mettre à exécution ce projet hardi. Les obstacles qu'ils eurent à surmonter pour jeter à travers ce dédale de pics, de glaciers, de vallées, de gorges profondes, de forêts, de rivières tumultueuses et de lacs limpides, le réseau d'acier qui permet maintenant au touriste de voyager avec tout le confort que peut procurer un train ultra-moderne dans cette région pittoresque, paraissent si grands, même aujourd'hui, qu'on ne peut s'empêcher de se demander quelle énergie animait ces pionniers à qui nous devons d'avoir ouvert à la civilisation ces merveilleux territoires. Le chemin de fer se fraye parfois un passage difficile à travers une suite de montagnes dont il lui faut contourner la base ; ou bien il côtoie une rivière où longe avec précaution un gouffre insondable, quand il ne doit pas percer un rocher ou même une montagne, et sauter un peu plus loin un torrent impétueux. Tantôt il s'élève jusqu'à près de 2.000 mètres pour franchir une passe difficile, tantôt il descend au fond de vallées que dominent les monts géants. Les paysages changent sans cesse, mais toujours ils sont pleins de majesté. Comment ne pourrait-on pas, à la vue des travaux qu'il a fallu accomplir ici pour faire franchir à la voie ce labyrinthe titanesque, s'incliner devant le génie humain qu'aucune difficulté ne saurait effrayer ? Le tunnel Connaught, long de 8 kilomètres 800 et foré à travers la chaîne des Selkirks, les tunnels en spirale de Field, les autres tunnels nombreux dans ces montagnes, les ponts jetés sur les ravins et les torrents, sont autant de victoires remportées par les ingénieurs sur la Nature rebelle !

A part sa voie principale, le *Canadian Pacific* exploite en **Colombie-Anglaise** plusieurs autres lignes et embranchements dont le développement total atteint 3.255 kilomètres. Il maintient aussi sur les lacs Arrow, Kootenay et Okanagan d'excellents services de vapeurs qui permettent aux touristes de pénétrer dans de pittoresques et fertiles districts non encore desservis par le chemin de fer. Sur les côtes de la province, le *Canadian Pacific* a mis en service une douzaine de confortables navires qui sont affectés au transport des passagers et du fret entre Vancouver, Victoria, Seattle et nombre d'autres points disséminés sur le littoral du Pacifique. Quelques-uns de ces vapeurs se rendent même jusqu'à Skagway dans les lointains territoires septentrionaux de l'Alaska.

Vancouver, située près de l'embouchure de la rivière Fraser, est la plus grande ville de la **Colombie-Anglaise** et la quatrième du Canada par le chiffre de sa population, qui touche de près les 200.000 âmes. Elle est le terminus ouest du réseau ferroviaire du *Canadian Pacific*, et son port et l'un des plus beaux et des plus actifs du pays ; la Compagnie y a fait construire des quais immenses, où accostent ses paquebots qui font le service de l'Orient. Le *Canadian Pacific* possède encore à Vancouver une gare des plus modernes et un magnifique hôtel, le *Vancouver*.

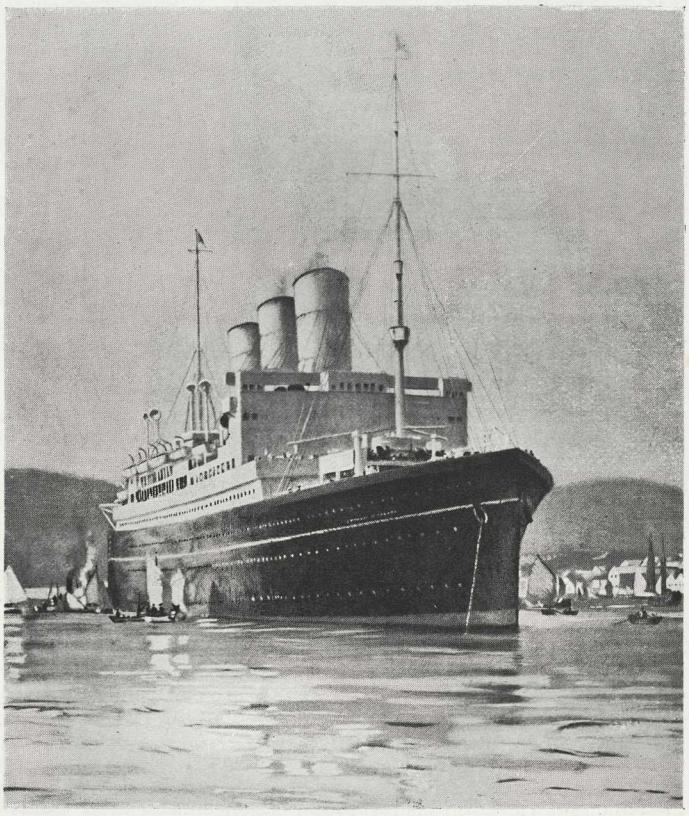
Victoria, la capitale de la province, se dresse à l'extrémité sud-est de l'île Vancouver et compte une population de 60.000 habitants. C'est une belle ville résidentielle, favorisée d'une grande affluence de touristes, qu'attire la douceur du climat demi-tropical de cette partie de la province. Les édifices du Parlement provincial, qui font l'ornement de Victoria, sont classés parmi les plus beaux du pays.

New-Westminster, Nanaimo, Prince-Rupert, Rossland, Fernie, Revelstoke et **Kamloops** sont les autres centres les plus importants de la **Colombie-Anglaise**.

Services Maritimes sur l'Océan Pacifique

C'est sur l'océan Pacifique que la Compagnie du *Canadian Pacific* débuta dans l'exploitation du transport maritime, quand en 1887, deux ans après le parachèvement de sa voix transcontinentale à travers le Canada, Elle établit sa première ligne sur l'Orient avec le *Batavia*, le *Parthia* et l'*Abyssinia*, navires spécialement nolisés pour ce service. En 1891, après avoir obtenu du gouvernement britannique le contrat pour le transport de la malle entre le Canada et l'Orient, elle mit en service les paquebots *Empress of India, Empress of China* et *Empress of Japan*, jaugeant chacun 6.000 tonneaux et construit pour son propre compte. En 1906, un nouveau navire, le *Monteagle*, était aussi affecté à cette route.

Sans s'être développée dans les mêmes proportions que celles de l'Atlantique, la ligne d'Orient a cependant vu sa popularité s'accroître d'une façon remarquable depuis une vingtaine d'années. Et devant l'augmentation continuelle du trafic des passagers et du fret, le *Canadian Pacific* a dû améliorer, ici comme ailleurs, ses facilités de transport. En 1913, deux vastes paquebots jaugeant près de 17.000 tonnes chacun, l'*Empress of Russia et* l'*Empress of Asia*, étaient ajoutés à la flotte orientale, la Compagnie assurant de ce fait la première place sur le plus grand océan du globe.



Empress of Canada, à Vancouver.

Mais c'est surtout par la récente addition de l'*Empress of Canadia* et de l'*Empress of Australia*, que cette flotte a mérité la juste réputation qui rejaillit aujourd'hui avec éclat sur le nom du *Canadian Pacific*. Ces deux immenses paquebots, dont le confort et le luxe ne le cèdent en rien aux autres unités navigant sur les mers d'Orient, ou même de toute autre partie du monde, ont été mis en service en 1922, et ils forment aujourd'hui avec l'*Empress of Russia* et l'*Empress of Asia* toute la flotte du **Pacific**. Nous donnons ici le tonnage et la longueur de chacun de ces navires, de même que le nombre de passagers de cabines qu'ils peuvent embarquer :

Paquebots	Tonnage brut	Passagers de cabines	Longueur en mètres
Empress of Canada	22.000	612	199
Empress of Australia	21.850	563	179
Empress of Russia	16.900	430	174
Empress of Asia	16.900	430	174

Ces *Empress*, dont l'un, l'*Empress of Russia*, détient le record de vitesse pour la traversée de **Yokohama**, Japon, à **Victoria**, Colombie-Anglaise (8 jours, 18 heures et 31 minutes),

font la navette entre les ports de **Vancouver** et **Victoria**, sur la côte canadienne, et ceux de **Yokohama, Kobe, Nagasaki** au Japon et de **Shanghai** et **Hong-Kong**, en Chine. Ils forment en quelque sorte le dernier anneau de l'immense chaîne de services de transport qui permet au *Canadian Pacific* de relier l'Europe à l'Asie en passant par le Canada. Ces paquebots sont les plus rapides sur la route d'Orient, et sont en même temps les plus luxueux, les plus confortables et les mieux aménagés pour le climat tropical de ces régions. De là la popularité extraordinaire dont ils jouissent auprès de ceux qui, soit pour leur plaisir ou pour leurs affaires, voyagent en cette partie du globe. Ils permettent de se rendre de **Vancouver** au Japon en moins de 10 jours, et en **Chine** en 14 jours. Et grâce à eux, il est possible de couvrir en 21 jours, voyageant continuellement sur les trains ou sur les paquebots de la même Compagnie, la distance qui sépare la France du Japon.

Salon de l'Empress of Canada.

Les *Empress* du **Pacific** contiennent des suites de luxe d'un goût recherché, des cabines spacieuses et bien aérées et les salons d'une somptuosité vraiment orientale. Leurs ponts-promenades sont vastes et bien aménagés pour préserver les passagers des ardeurs du soleil. La cuisine est excellente, et le personnel, composé de Blancs et d'Asiatiques, est d'une courtoisie et d'un empressement excempts d'obséquiosité, à l'égard des passagers. L'*Empress of Canada* et l'*Empress of Australia* sont pourvus chacun d'une vaste piscine qui permet aux passagers de se livrer aux plaisirs de la natation durant la longue traversée. Ces deux paquebots emploient le pétrole comme combustible, tandis que l'*Empress of Russia* et l'*Empress of Asia* chauffent au charbon, Le *Canadian-Australasian Line*, une compagnie affiliée au *Canadian Pacific*, exploite entre **Vancouver, la Nouvelle-Zélande** et l'**Australie,** un excellent service de paquebots.

Sur le **Pacifique** comme sur l'**Atlantique**, les paquebots du *Canadian Pacific* furent appelés à rendre des services signalés aux pays Alliés durant la grande guerre. L'*Empress of Russia* tout spécialement eut, durant ces années tragiques, des aventures qui attirèrent sur son nom l'attention du monde entier. Transformé en croiseur auxiliaire dès août 1914, armé de canons et chargé de charbon jusque dans ses salons et ses cabines de luxe, ce navire fut envoyé dans l'océan Indien par l'Amirauté anglaise, au moment ou le célèbre croiseur allemand *Emden* y jetait la terreur parmi les paisibles navires de commerce des nations ennemies de l'Allemagne. L'*Empress of Russia* arriva sur la scène des exploits du pirate trop tard pour lui donner la chasse, car le croiseur australien *Sydney*, qu'il rencontra en route, venait de réduire le navire de guerre boche en une masse informe de débris. Il prit cependant à son bord ce qui restait de l'équipage de l'*Emden*, y compris le fameux capitaine Von Muller, et conduisit ces prisonniers à Ceylan. Plus tard, avec le concours de territoriaux Hindous et d'une batterie d'artillerie, ce paquebot captura, sur la mer Rouge, le fort de Kamaran défendu par les Turcs. Après plusieurs autres aventures, l'*Empress of Russia* fit partie de la flotte qui bloqua le port de Manille, aux Philippines, où dès les premiers jours de la guerre, quinze navires boches s'était réfugiés avec des vivres et des munitions qu'ils espéraient pouvoir livrer aux navires de guerre de leur patrie, qui écumaient les mers du Sud.

L'*Empress of Russia* traversa sans encombre cette période mouvementée, et, à la conclusion des hostilités, il retourna à son service régulier sur le Pacifique, après avoir subi une rénovation complète.

LILLE, IMP. L. DANEL

COMPAGNIE DU CANADIAN PACIFIC

AGENCES PRINCIPALES DANS LES DIVERS PAYS DU MONDE

EUROPE

Anvers, Belgique	W. D. Grosset	25, Quai Jordaens.
Belfast, Irlande	Wm. McCalla	41 Victoria Street.
Birmingham, Angleterre	W. T. Treadaway	4 Victoria Square.
Bristol, Angleterre	A. S. Ray	18 St. Augustine's Parade.
Bruxelles, Belgique	L. R. H. Plummer	98, Boulevard Adolphe Max.
Bucharest, Roumanie	D. Kapeller	Caleo Grivitei 153.
Cherbourg, France	Canadian Pacific	46, Quai Alexandre III.
Christiania, Norvège	E. Bonewick	Jernbanetorvet 4.
Dundee, Écosse	H. N. Borthwick	88 Commercial St.
Glasgow, Écosse	M. L. Duffy	25 Bothwell St.
Hambourg, Allemagne	Carl Flugge	Alsterdamn 24.
Kovno, Lithuanie	Canadian Pacific	Laisves Aleja 43.
Le Havre, France	J. M. Currie & C°	2, Rue Pleuvry.
Libau, Latvie	Canadian Pacific	9 Grossestrasse.
Liverpool, Angleterre	T. McNeil	Pier Head.
Londres, Angleterre	H. G. Dring	62-65 Charing Cross, S.W. 1.
» »	G. Saxon Jones	103 Leadenhall St., E.C. 3.
Manchester, Angleterre	J. W. Maine	31 Mosley Street.
Moscou, Russie	A. R. Owen	Arbat Serebrianny Pereulok 4.
Prague, Tchéco-Slovaquie	E. Schmitz	Havlickovo namesti cukerni palac 33.
Rotterdam, Hollande	J. S. Springett	42 Coolsingel.
Southampton, Angleterre	D. Drummond	7 Canute Road.
Vienne, Autriche	A. W. Treadaway	Kaerntnerring 6.
Varsovie, Pologne	H. V. Gard	117 Marszalkowska.
Zagreb, Jougo-Slavie	Dr. Ivan Shvegel	Jurisiceva 30.

POUR TOUS RENSEIGNEMENTS

S'adresser aux bureaux de la Compagnie

CANADIAN PACIFIC RAILWAY (France)

(SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 250.000 FRANCS)

7, Rue Scribe, 7

PARIS

A. V. CLARK, ADMINISTRATEUR-DÉLÉGUÉ

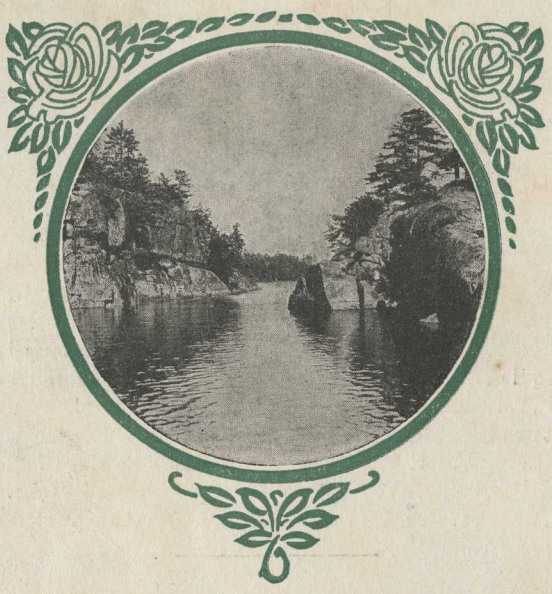
Adresse Télégraphique :
GACANPAC-PARIS

Registre du C^ce Seine N° 190.338

Téléphone :
CENTRAL 75.90

1923

LE CANADA



ET LE

CANADIAN PACIFIC