

des talus gigantesques entièrement composés de fragments de roc d'où l'on a extrait les blocs d'amiante. Trois compagnies, la Bell's, la Johnston et King Bros, y font des opérations magnifiques, employant une population de plus en plus considérable.

East Angus, à 16 milles de Sherbrooke, donne l'aspect d'une fête de nuit, avec sa grande manufacture de papier dont l'éclairage électrique se mire dans les eaux de la rivière St-François.

La *Semaine Commerciale* connaît ici un jeune marchand très entreprenant M. L. P. Roberge.

Sherbrooke, la capitale des Cantons de l'Est, ne perd pas son temps ; elle s'embellit et s'agrandit d'année en année. On s'y plaint bien un peu de la pénurie du moment, comme ailleurs ; mais il n'y a pas d'exagération à dire que les Cantons de l'Est se sentent moins de la crise que le reste de la Province.

Au point de vue des chemins de fer, Sherbrooke est un petit Syracuse. Trois grandes lignes, le Grand-Tronc, le Boston & Maine, et le Québec Central ont leur gare commune sur les bords de la rivière St-François, tandis qu'une quatrième, le Pacifique, est installé sur la hauteur près de la rivière Magog.

La ville principale, à l'ouest de la rivière St-François, est cerclée de rails d'acier ; aux voies ferrées des quatre chemins de fer, s'ajoute un grand viaduc qui relie le Pacifique au Québec Central à la hauteur du pont de cette dernière ligne sur la St-François. On compte 27 trains par jour, express ou mixtes portant des voyageurs, outre les convois de marchandises, dont le nombre augmente toujours.

Ce trafic animé m'a fait faire de curieuses réflexions. Québec et Lévis végètent avec six chemins de fer, parceque ce que ne sont que des lignes locales, de simples embranchements. Reliées par un pont au contraire, quel élan ne prendraient-elles pas ? J'avais déjà la vision d'une défilé ininterrompu de trains de toutes sortes, allant et venant en tous sens : ce qui est un spectacle tout ordinaire à Sherbrooke.

On entend souvent dire qu'une gare de transit ne donne rien à une ville. Allez voir à Sherbrooke ; j'y ai compté neuf grands hôtels, dont la plupart font bien ; est-ce une population de 10,000 âmes qui les alimente ? Un autre avantage des grandes lignes est d'offrir de meilleures conditions aux marchands locaux pour le transport et la livraison de leur fret. Le commerce de Québec préfère-t-il les monopoles de chemins de fer dont ils se plaignent aujourd'hui ?

La nature a doué Sherbrooke d'une beauté étrange. Il y a, sur les confins de la ville, soit sur le chemin de Lennoxville, soit sur les hauteurs de Sherbrooke Nord qui est le quartier aristocrate, tels paysages qui sont de véritables extases d'artistes.

La ville s'élève en amphithéâtre de chaque côté de la rivière St-François, qui coule entre deux haies d'arbustes au fond de la vallée, soudainement grossie par les eaux tumultueuses de la rivière Magog, qui s'y précipite d'une grande hauteur par des échelons taillés dans le roc, fournissant à Sherbrooke l'énorme pouvoir hydraulique qui fait sa prospérité.

Je trouve, proportions gardées bien entendu, des traits de ressemblance frappants entre les escarpements de Chicoutimi et de Sherbrooke. La rivière St-François n'est pas le majestueux Saguenay, et d'autre part Chicoutimi n'a pas les proportions de Sherbrooke ; mais l'une et l'autre ont certains airs de famille. Toutes deux sont bâties par étages, s'éclaircissent à l'électricité, ont leurs cascades à portée de la main.

Le quartier fashionable de Sherbrooke, au nord de la rivière Magog, est une orgie de verdure, de pelouses et d'avenues à l'anglaise, de terrasses en gazon, de haies vives et d'épais fourrés, au travers desquels on devine les formes élégantes de superbes résidences privées. Mentionnons les habitations de MM. C. H. Fletcher, juge Hall, H. C. Cabana, col. King, juge Brookes, ex-shérif Bowen, juge Rioux Brown, Woodward, juge White, Lawrence, Paton, Sylvester Jenckes, Hod., Nelson, Wallie, Robt. Hartley, etc. L'hon. M. Ives habite un imposant castel à Sherbrooke Est, sur la rive opposée de la rivière St-François.

Des bords de la Magog qui forment les confins de la ville sur les hauteurs, on aperçoit les cimes pittoresques du Lac Memphramagog au loin. La ville est destinée à s'étendre par le sud, le long du chemin de Lennoxville, que sillonnera bientôt la voie de l'Électrique. Il y a là l'emplacement d'un autre quartier aristocratique.

L'Électrique reliera bientôt Sherbrooke à Lennoxville, célèbre par son collège anglais et par le joli village qu'y a créé le Pacifique, et à Waterville quelques milles plus loin, qui paraît destinée à devenir un centre manufacturier. Seulement, l'Électrique n'est pas encore fait. Sherbrooke a ses plaies, elle aussi : la pire est sans contredit le monopole de la British American Land Co, avec son crépuscule de président M. Henneker. Rois et maîtres de tout ce qu'il y a de pouvoirs hydrauliques, ils exigent des prix fous, et retardent ainsi le progrès industriel de la ville.

Sherbrooke dispute la palme à Québec

pour la difficulté et la cherté de la locomotion en ville. La rue commerciale Wellington, adossée à un rocher, n'offre dans toute sa longueur qu'une issue centrale, la rue King, pour atteindre les hauteurs, et les 10,000 humains qui composent la population occupent un territoire aussi considérable que les deux tiers de Québec. Les monopoles de la B. A. Land Co devraient comprendre que la plus-value donnée à leur propriété par la commodité des communications les dédommagerait amplement du léger sacrifice qu'on leur demande.

Je note ici au fil de la plume les principaux établissements de commerce :

Walter Blue, confections en gros ; The Macfarlane Milling Co, grains et farines ; C. H. Fletcher, confiserie et pâtisserie ; D. McManamy, épicerie et liqueurs ; W. Murray & Co, épicerie ; French & Nutton, vins et liqueurs ; C. O. Genest & Fils, grains et provisions ; F. Coderre fils & Cie, quincaillerie ; J. S. Mitchell & Co, quincaillerie ; Dussault & St-Jean, tailleurs ; H. C. Wilson & Co, musique ; G. A. Lebaron, musique et machines à coudre ; Latimer & Beau, voitures et instruments agricoles ; Elie Chamberlain, nouveautés fantaisie ; Bayley, dito ; J. O. Duncan, tailleur ; H. Samuel, nouveautés ; G. E. Robitaille, épicerie et liqueurs ; Bray Bros, épicerie ; Alex. Winter, sellerie ; James Tracy, tailleur.

Les principales manufactures sont : la grande filature de laine d'aton, qui augmentée de l'ancienne filature de Québec occupe de spacieux moulins sur le bord de la rivière Magog, près de la gare du Pacifique, et trois autres filatures de moindre importance, Lomas, Grindrod & Robertson ; la Jenckes Machine Co, fonderie et usine de machines ; Sherbrooke Iron Works ; G. G. Bryant, ateliers de menuiserie fine (*sash & door*) ; B. A. Land Co, scierie ; Lemaire & Lowe, *sash & door* ; Beurrerie J. A. Camirand, la plus forte de la région ; Royal Corset Co ; Hovey Bros, fabrique de salaisons et viandes fumées ; Begin Lemieux & Cie, tannerie ; P. Biron, carrosserie à Sherbrooke Est.

Les principaux hôtels sont : le Sherbrooke House, le Continental, le Magog, le Grand Central, l'American House, l'Albion, le Windsor, le Montreal House ; l'Hôtel Desruisseau à Sherbrooke Est.

À la Haute-Ville, près de la gare du Pacifique, je remarque deux épiceries bien achalandées : celles de N. Lacroix, et E. Blanchard.

J'ai le plaisir de retrouver plus d'une vieille connaissance dans le barreau de Sherbrooke : M. J. A. Camirand, et son