

riches mines de fer dans le nord et le nord-ouest d'Ontario; elles n'ont pas encore été beaucoup développées.

La partie est de cette région renferme aussi certains minéraux qu'on pourrait difficilement appeler économiques, mais qui sont d'un grand intérêt scientifique. Les plus beaux et plus gros cristaux de zircon exhibés dans les musées du monde entier viennent de l'est de l'Ontario, de même que les sphères, pyroxènes, bergamites et autres cristaux. La scapolite, le marbre et autres matériaux décoratifs s'y trouvent aussi.

Plusieurs des rivières de l'Ouest, notamment la Rivière Rouge et la North Saskatchewan, coulent à travers de vastes couches de lignite (charbon brun). Tout près des limites de la cité d'Edmonton, on tire de la terre du charbon pour l'usage domestique. Le sable dans la rivière Saskatchewan est tellement rempli de poussière de charbon que les entrepreneurs de ponts sont obligés de creuser pour se procurer le sable dont ils ont besoin pour faire leur béton.

Si un chemin de fer doit bientôt encadrer le globe, en passant sous ou sur le détroit de Behring et à travers la Sibirie, le Grand Tronc Pacifique sera l'une des plus importantes mailles de cette longue chaîne.

Cette voie en sera une tout à fait nouvelle. Au moment que le train s'éloignera de l'Atlantique, la promenade deviendra intéressante. Le voyageur passera par le pays historique d'Évangéline, par la vieille capitale française, Québec, à travers les forêts du Nord, rendus fameuses par l'histoire de "Hiawatha", le long des rives de rivières superbes, pour arriver à la "God's Country" (Pays de Dieu). Winnipeg sera le grand repos du chemin — la véritable entrée du grenier de l'Empire Britannique. Plus loin, c'est Edmonton, Athabasca et la Rivière de la Paix. Les Montagnes Rocheuses s'élevaient lentement en gagnant le nord pour disparaître dans le Nord-Ouest Canadien. Le Grand Tronc Pacifique atteindra la cote du Pacifique sur une passe qui excèdera à peine 2,500 pieds d'altitude. La Santa Fé traverse Raton Range à 7,623 pieds, le Rio Grande et le Colorado. Midland atteindra la cime du continent à 10,000 pieds environ au-dessus du niveau de la mer, le Union Pacific à 5,200, tandis que le Pacifique Canadien s'élève sur la montagne à une hauteur de 5,200.

La distance de Liverpool à Yokohama est de 11,250 milles en passant par le Canal de Suez, un peu plus grande en passant par New-York et San Francisco mais plus courte de 1,000 milles par le Grand Tronc Pacifique. Cette nouvelle ligne sera de cinq cents milles — une grande journée de navigation — plus courte que la ligne la plus courte maintenant en opération entre les deux cités et huit semaines.

Le Grand Tronc Pacifique va relier toutes les provinces du Canada, les enlacer comme dans un clipelet, les rassembler les deux bouts, semi-détachés de la Puissance et renforcer la chaîne qui tient les colonies éparses de l'Empire Britannique. Il transportera le touriste dans un nouvel Eden septentrional, sur les rives de rivières aux eaux claires et fraîches dont nous n'avons même pas pris la peine de retoucher le nom, sur les bords en pente de lacs s'élevant jusqu'aux nuages, à travers la terre de l'Indien que n'a pas encore gaspillé par le contact du blanc pour le descendre enfin à Prince Rupert, dont tous les plans seront dessinés avec soin avant le commencement de la construction. C'est au bout de cette immense voie d'acier, où viennent se briser les courants du Japon et autres pays orientaux, que s'élèvera la Cité Modèle par excellence.

L'Ouest Canadien

Ce qu'en pensent les Américains

Un correspondant du "New York Evening Post" écrit les lignes suivantes: "Récemment, l'expression manque pour faire une description exacte de l'excellence des terres à l'Est du Nord-Ouest Canadien; ceux qui n'ont jamais vu ce Paradis Terrestre se sont portés à non-dire d'exagération; c'est pourtant un fait avéré que tous les cultivateurs de l'Est ont fait de l'argent et beaucoup. Nulle part, une somme d'argent, quelque petite qu'elle soit, ne rapporte autant qu'en dans l'Ouest. Des maisons de gros de Winnipeg paient des dividendes de plus 20 pour cent et ils ne sont pas rares, les commerçants de campagne qui se font un profit de 37 à 40 p. c., quelques uns ont même fait rapporter 75 p. c. leur capital.

Nous avons connaissance d'un cas dans l'Assiniboine, où un capital de \$10,000 a rapporté \$20,000 en moins de trois ans. Ceux qui arrivent au pays sans le sou, trouvent habituellement de l'ouvrage dans la construction des nombreuses voies ferrées; pendant ce temps, la faim et les ennuis s'occupent sur le lot choisi et viennent à bout de se faire vite un revenu satisfaisant. Les chemins de fer aident aux districts dans lesquels se fait la coupe du bois, des centaines d'hommes trouvent de l'emploi dans les divers engagements du

migrants. Pour l'année fiscale se terminant le 30 juin 1904, le nombre des immigrants s'est élevé à 130,000 dont 41,000 venant des États-Unis; sans ce qu'on les 20,000 qui ont traversé la frontière sans avoir laissé leurs noms aux officiers du gouvernement; la majorité a suivi la ligne de Prince Albert, au nord de Regina. Entre Aylesbury et Brandon seulement, pas moins de 700 chars sont passés durant l'année 1904; ils contiennent les bagages des immigrants ou du bois; maintenant on ne les compte plus. Les immigrants qui arrivent des États-Unis sont rarement satisfaits à moins d'avoir une section entière de terrain; c'est pourquoi on entend souvent les hommes de l'Ouest dire qu'un Américain vaut trois Ontariens pour développer le pays. Une colonie de Mennonites du Nebraska a récemment acheté \$3,000 acres de terre près du lac Quill, des Mennonites Russes ont aussi acheté deux trawlers dans le nord de l'Assiniboine. Un cultivateur du Dakota Nord a acheté 10,000 acres de terre entre Prince Albert et Edmonton et 50 fermiers allemands venus de Tula se sont établis à l'ouest de Gravel. Les Européens s'en sont allés dans le Manitoba septentrional; ils y travaillent des terres plus difficiles, mais de bon rendement que les immigrants plus riches ne veulent pas toucher.

AUGMENTATION DE LA POPULATION.

La valeur des terrains, à Winnipeg, est ex-

LE PLUS GRAND HOTEL DU CANADA



L'HOTEL DU CANADA, ALEXANDRIA

La ville de Winnipeg, appelée le Grenier du Canada, peut se vanter de posséder le plus grand hôtel du Canada. C'est le Royal Alexandra, qui a entre \$12,000,000, c'est le plus grand des hôtels construits par le Paradis Canadien, et il dépasse en grandeur tous les grands hôtels du pays. Ses 200 chambres sont pourvues de toutes les améliorations, linge

nettes, y compris le téléphone à longue distance, dans chaque pièce. L'intérieur est orné à profusion de murales, de tapisseries, de vitraux, colonnes et de beaux meubles. L'hôtel est à l'épreuve du feu et sous le rapport de l'aménagement, des installations et du service, on l'a non seulement pour atteindre le plus grand perfection.

rant l'hiver. Quinze cents hommes de chantier ont été engagés à Rat Portage, dans un seul mois, un grand nombre d'autres l'ont été dans les lieux voisins de Norman et Keewatin. La grande activité dans la construction de nouvelles voies ferrées est un signe et une cause de prospérité. Dans le district du l'Est, le chemin de fer Pacifique Canadien parcourt maintenant 3,080 milles; il vient justement de compléter son extension Regina-Brandon, qui est la plus grande route à niveau du monde entier; elle a moins de 113 milles d'enceinte dans toute sa longueur de 113 milles.

La branche Kildala a été rallongée de 100 milles en arrière de Linton, Assiniboine. On a construit deux lignes dans le nord de l'Alberta depuis Wetaskiwin jusqu'à Lacombe, c'est pour satisfaire le nombre toujours augmentant des immigrants. Ces lignes sont à angle droit de la Branche Calgary et Edmonton. Le Canadian Northern dans la ligne principale est maintenant reliée à Clark's Crossing, aussi à Edmonton depuis l'été de 1904; il traverse la rivière Saskatchewan quatre fois sur des ponts coûtant \$250,000 chacun.

AUGMENTATION DE L'IMMIGRATION

Les nouvelles lignes de chemin de fer aident naturellement de nouveaux im-

migrants. Si l'on prend en considération le fait que la ville est limitée de tout côté par des frontières naturelles. Et les prix vont toujours en augmentant. Un l'été était venu tout dernièrement pour \$100,000, dont la moitié payée comptant, il y a trois ans, les propriétaires l'offraient pour \$50,000 dont ils n'exigeaient que le cinquième en argent comptant. Des terrains à résidence payés vendus il y a deux ans pour \$8.00 le pied ont été vendus en août dernier pour \$65 le pied et immédiatement revendus pour \$80 le pied. Les loyers dans la ville de Winnipeg sont beaucoup plus élevés qu'à Chicago. La population de Brandon a augmenté durant l'année de 1901 de 7,000 à 8,250. Deux cent cinquante nouvelles bâtisses, la plupart des résidences privées, ont été érigées durant l'été et cependant les demandes affluent pour maisons et chaumières. Des terres arables dans le voisinage de Brandon valent de \$20 à \$30 l'acre. A Portage la Prairie, il s'est construit l'an dernier plus de maisons qu'jamais. La population de Regina augmente dans des proportions immenses; la valeur des terrains a aussi considérablement augmenté dans cette jeune capitale.

La production de blé dans le Manitoba et les Territoires s'élève annuellement à 100,000,000 de boisseaux et plus.