

toresque région des grands lacs, du lac Supérieur surtout. Il y a ici une rotonde pour les locomotives du Pacifique canadien.

Il est près de huit heures du soir quand on atteint l'ancien poste de la traite des fourrures de la Baie d'Hudson, Mattawa (1,600 h.). L'embranchement de Témiskaming vient s'y greffer sur la ligne principale; et des vapeurs attendent voyageurs et explorateurs, chasseurs et pêcheurs, dans la direction de Halleybury, de Kipawa, de Timagami, vers les nouvelles et riches mines d'argent de Cobalt... Au sud de la voie ferrée, le gouvernement de Toronto a réservé le *Parc algonquin* pour le bois et la chasse. A Mattawa, il faut dire adieu à l'Ottawa et la ligne prend la direction du Lac Nipissing, à travers un paysage quelque peu sauvage et tourmenté, semé de lacs et de cours d'eau rapides. Sur le parcours, l'on distingue des moulins, des champs cultivés, des fermes jeunes encore, des localités récentes comme Eau Claire, Bonfield, Corbeil et Cliffe. A un mille de Cliffe, court l'artère du Grank Trunk, qui vient de Toronto à la jonction Nipissing, sur les bords des lacs Simcoe et Muskoka: à North Bay, elle rejoint le Pacifique canadien.

Il est 9 heures et demie, lorsque le train arrive à North Bay, siège d'un nouvel évêché, ville principale du Nipissing, située sur le lac du même nom qui mesure 90 milles de long sur 20 de large (5,000 h.). C'est un rendez-vous de chasse et de pêche, le point de rattaché d'un tronçon du chemin de fer provincial, le Témiskamingue et Nord d'Ontario. L'on repart à 10 heures et il pleut: il faut se coucher. Déjà le nègre — appellation qui ne convient guère qu'au timbre de voix des *porters* des Pullman: ce sont tous des mulâtres — prépare les couchettes nocturnes. C'est un type jovial, fort comme un ture, fier de ses fonctions comme un coursier de prince bien enharnaché, serviable et obséquieux en vertu du pour-boire qu'il escompte et compte d'avance dans son esprit; rien n'abat sa bonne humeur et son rire franc égaie les plus sérieux.

La région que l'on traverse de nuit est, paraît-il, pittoresque et agreste: entre deux sommeils, l'on entend la voix du conducteur murmurer les stations d'arrêt: Verner, Warren, Sudbury (3,000 h.), embranchement de la ligne du Sault-Sainte-Marie. A quelques milles de Sudbury sont les riches gisements de cuivre, de nickel, et de minéral de fer, les plus riches du monde. De minuit à six heures du matin, l'on passe une quinzaine de stations, entre autres Phelan, Cartier, Bisco et l'on arrive, au soleil levant, à Chapleau (750 h.), qui remémore le nom du célèbre crateur canadien.

Jusqu'à Port Arthur et Fort William, le paysage est varié, pittoresque, grandiose parfois: la voie ferrée a été coupée dans les promontoires qui s'allongent dans les eaux paisibles du Lac Supérieur, avec une irrégularité surprenante. Il arrive souvent que le train contourne l'anse profonde, et qu'il revient, en serpentant presque à