



Sur une superficie de 8 800 000 km. (les neuf dixièmes de l'Europe), le « Dominion de Canada » compte 5 000 000 d'habitants : la majorité est anglo-saxonne : 1 500 000 Français-Canadiens représentent les 60 000 Français abandonnés en 1763. Rattachés à l'Angleterre par un lien assez lâche, jouissant d'une large autonomie vis-à-vis du gouvernement fédéral d'Ottawa, les provinces du « Dominion » se développent dans le sens de leurs aptitudes spéciales. — Les « provinces maritimes » (Prince-Édouard, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick) se livrent à la pêche, à l'exploitation de la houille. — La « province de Québec » étend ses prairies, exploite ses forêts. Les Français qui la peuplent, bûcherons et agriculteurs, s'élargissent au nord le ruban de cultures qui s'étend le long de Saint-Laurent ; au sud, ils tendent à conquérir en masses compactes les États agricoles de la Nouvelle-Angleterre, tandis que leur avant-garde se dissémine dans les villes industrielles de la côte. — La province d'Ontario doit une grande prospérité à ses mines de pétrole, à ses usines, à l'initiative industrielle de sa population anglo-saxonne. Montréal (200 000 h.), terminus des paquebots de Liverpool, forme le trait d'union des deux provinces et des deux races. — La « Terre Noire » du Manitoba et du Grand-Ouest canadien attire à elle de nombreux émigrants : Anglais, Allemands, Européens du Nord : blés et bestiaux sont acheminés vers Winnipeg (30 000 hab.), entrepôt de la prairie et de la plaine : la mise en valeur du sol se poursuit sur la Saskatchewan du Nord. — La Colombie britannique, la partie du Dominion la plus méridionale par le climat et par la végétation, exploite les mines (ordres Rocheuses, houille de Vancouver), les prairies du Fraser, les forêts littorales ou insulaires. Le commerce suit trois directions principales : 1° Montréal-Détroit, 2° Montréal-Toronto-Port Arthur (voies des lacs), 3° Montréal-Vancouver. La compagnie du Canadian Pacific Railway, puissance à la fois foncière et maritime, a construit en 1895 la ligne transcontinentale de Montréal à Vancouver (Halifax-Victoria, 6 000 km.). Des villes se sont fondées qui comptent aujourd'hui plusieurs milliers d'habitants, où n'existaient que des stations en 1886 (Brandon, Regina, Calgary, Vancouver). Sans détruire complètement l'attraction naturelle qui rendait Victoria cliente de San Francisco, Winnipeg vassale de Saint-Paul, le C. P. R. a créé un autre courant dans le sens du parallèle. Il est la route la plus septentrionale, partant la plus courte, d'Europe en Extrême-Orient (30 jours environ de Liverpool à Yokohama). Indirectement, il a accru l'importance de la voie des grands lacs. Le canal de Sault-Sainte-Marie qui appartient aux États-Unis sera doublé en 1897 par un canal canadien. Le tonnage du Sault (7 500 000 tonnes en 1895) dépasse déjà celui de Suez. Les trois quarts de ces marchandises vont à l'Est. L. R.

Armand COLIN & Co, éditeurs.



PUISSANCE DU CANADA
Échelle de 1:15 000 000
Kilomètres
0 50 100 200 300 400 500
..... Limite de la Puissance du Canada.
— Limite de Province.
— Capitale de Province.
— Chemin de fer.
— Canal.
— Lignes de navigation.
— Cote d'altitude en mètres.

CANADA
CARTE ÉCONOMIQUE
Échelle de 1:15 000 000
Légende
— Limite d'État — Océan
— Région agricole
— Région industrielle
— Zone industrielle du Canada.

ILES BRITANNIQUES
Échelle de 1:5 000 000
Cote d'altitude en mètres
— Canal de Suez
— Canal de Panama

rie et de la plaine : la mise en valeur du sol se poursuit sur la Saskatchewan du Nord. — La Colombie britannique, la partie du Dominion la plus méridionale par le climat et par la végétation, exploite les mines (ordres Rocheuses, houille de Vancouver), les prairies du Fraser, les forêts littorales ou insulaires. Le commerce suit trois directions principales : 1° Montréal-Détroit, 2° Montréal-Toronto-Port Arthur (voies des lacs), 3° Montréal-Vancouver. La compagnie du Canadian Pacific Railway, puissance à la fois foncière et maritime, a construit en 1895 la ligne transcontinentale de Montréal à Vancouver (Halifax-Victoria, 6 000 km.). Des villes se sont fondées qui comptent aujourd'hui plusieurs milliers d'habitants, où n'existaient que des stations en 1886 (Brandon, Regina, Calgary, Vancouver). Sans détruire complètement l'attraction naturelle qui rendait Victoria cliente de San Francisco, Winnipeg vassale de Saint-Paul, le C. P. R. a créé un autre courant dans le sens du parallèle. Il est la route la plus septentrionale, partant la plus courte, d'Europe en Extrême-Orient (30 jours environ de Liverpool à Yokohama). Indirectement, il a accru l'importance de la voie des grands lacs. Le canal de Sault-Sainte-Marie qui appartient aux États-Unis sera doublé en 1897 par un canal canadien. Le tonnage du Sault (7 500 000 tonnes en 1895) dépasse déjà celui de Suez. Les trois quarts de ces marchandises vont à l'Est. L. R.

Armand COLIN & Co, éditeurs.



L'immensité et la simplicité de structure de la Russie, qui contrastent si fort avec le morcellement politique et la variété géographique du reste de l'Europe, en font comme un prolongement de l'Asie. Sous lequel s'effacent les vieilles frontières conventionnelles entre ces deux parties du monde.

Par l'avancée de la Pologne, la masse russo-

pénètre même dans l'Europe centrale; mais, d'autre part, elle est retenue dans sa position excentrique par la configuration défavorable des mers presque fermées ou trop souvent gelées sur lesquelles elle a vue.

La simplicité de la Russie ne va pas sans d'importantes atténuations, qui tiennent à son étendue et qui expliquent surtout des causes

climatiques. C'est d'abord, du nord au sud, la réduction progressive que détermine dans la durée du froid une différence de trente degrés de latitude. C'est ensuite, de l'ouest à l'est, l'aggravation du climat continental qu'exprime l'augmentation de l'amplitude ou l'écart entre les températures extrêmes, et qui correspond à l'affaiblissement des influences océaniques.

Ces influences font surtout défaut dans la Russie méridionale abritée contre les vents d'ouest par l'ensemble des hautes terres de l'Europe, tandis qu'elles se prolongent sur la Russie septentrionale, grâce à la pénétration de la mer du Nord et de la Baltique dans la masse continentale.

Au nord, la précipitation atmosphérique est assez abondante pour adoucir la rigueur des



hivers, alimenter des lacs innombrables et déterminer des régions de sources dont le Valdai n'est que la principale. Au sud, les principaux fleuves proviennent de ces régions de sources; la steppe paraît agricole d'abord, puis pastorale, et passe peu à peu au désert dans la direction du sud-est.

Il résulte de tout cela que la Russie se par-

tage en un petit nombre de grandes zones marquées chacune par une aptitude spéciale et exclusive, comme on en voit en Amérique et en Australie: forêts dans le nord, sur les anciens dépôts glaciaires; terres à blé dans le sud, sur l'épaisse couche d'humus de la terre noire; pâturages à gros bétail, puis à moutons dans le sud-est. Seules, la Pologne et les Provinces

baltiques, et, à un moindre degré, la Moscovie, rappellent l'Europe occidentale par la complexité de la vie agricole et industrielle.

De la Moscovie, pays des Grands Russes, qui forment la moitié de la population totale de l'empire en Europe, est partie la conquête qui a groupé le long de ses frontières tant d'éléments ethnographiques différents, et poussés ses limites

orientales jusqu'aux plateaux de l'Asie centrale et aux rivages du Pacifique.

De là et des autres régions où la population est relativement dense, surtout des Terres noires, part un mouvement de colonisation qui trouve dans l'empire même des champs comparables à ceux que les peuples de l'Europe occidentale vont chercher outre-mer.

P. D.