

Conditions d'utilisation des contenus du Conservatoire numérique

1. Le Conservatoire numérique communément appelé le Cnum constitue une base de données, produite par le Conservatoire national des arts et métiers et protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle. La conception graphique du présent site a été réalisée par [Eclydre](#).
2. Les contenus accessibles sur le site du Cnum sont majoritairement des reproductions numériques d'œuvres tombées dans le domaine public, provenant des collections patrimoniales imprimées du Cnam. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 :
 - la réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur ; la mention de source doit être maintenue (Cnum - Conservatoire numérique des Arts et Métiers - <https://cnum.cnam.fr>)
 - la réutilisation commerciale de ces contenus doit faire l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.
3. Certains documents sont soumis à un régime de réutilisation particulier :
 - les reproductions de documents protégés par le droit d'auteur, uniquement consultables dans l'enceinte de la bibliothèque centrale du Cnam. Ces reproductions ne peuvent être réutilisées, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.
4. Pour obtenir la reproduction numérique d'un document du Cnum en haute définition, contacter [cnum\(at\)cnam.fr](mailto:cnum(at)cnam.fr)
5. L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.
6. Les présentes conditions d'utilisation des contenus du Cnum sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

NOTICE BIBLIOGRAPHIQUE

NOTICE DE LA GRANDE MONOGRAPHIE	
Auteur(s) ou collectivité(s)	Auteur collectif
Auteur(s)	Auteur collectif
Titre	Conférences du dimanche
Adresse	Paris : Librairie de l'enseignement technique : Cnam, 1920-1926
Collation	23 vol.
Nombre de volumes	23
Sujet(s)	Sciences et industrie
Notice complète	0
Permalien	https://cnum.cnam.fr/redir?12KY48_2CC20
LISTE DES VOLUMES	
	Conférence faite le 11 janvier 1920 sur les métallurgies
	Conférence sur l'aviation faite le 18 janvier 1920
	Conférence sur les recherches et les inventions faite le 25 janvier 1920
	Conférence faite le 1er février 1920 sur l'évolution du matériel d'artillerie
	Conférence faite le 15 février 1920 sur les chars d'assaut : historique technique, historique tactique, vues d'avenir
	Conférence faite le 22 février 1920 sur le service géographique de l'armée pendant la guerre
	Conférence faite le 29 février 1920 sur la fabrication des poudres et explosifs
	Conférence faite le 7 mars 1920 sur les radio-éléments et leurs applications
	Conférence faite le 14 mars 1920 sur la chimie de guerre : les gaz de combat
	Conférence faite le 21 mars 1920 sur le rôle du laboratoire d'usine
	Conférence sur les industries chimiques faite le 28 mars 1920
	Conférence faite le 16 janvier 1921 sur l'aide des colonies au relèvement de l'industrie nationale
	Conférence faite le 23 janvier 1921 sur les moteurs à combustion
	Conférence faite le 23 janvier 1921 sur les chemins de fer pendant et après la guerre
	Conférence faite le 30 janvier 1921 sur les richesses de l'Alsace et de la Lorraine
	Conférence faite le 13 février 1921 sur l'utilisation du combustible dans la métallurgie
	Conférence faite le 20 février 1921 sur la Roumanie nouvelle
	Conférence faite le 6 mars 1921 sur les banques d'émission et la guerre
	Conférence faite le 6 mars 1921 sur l'aluminium : emplois industriels du métal et de ses principaux alliages
	Conférence faite le 20 mars 1921 sur la valorisation du travail humain
VOLUME TÉLÉCHARGÉ	Conférence faite le 19 mars 1922 sur une mission au Canada
	Conférence faite le 2 avril 1922 sur l'état actuel de la télégraphie et de la téléphonie sans fil
	La structure de la matière et l'électricité [14 février 1926]

NOTICE DU VOLUME TÉLÉCHARGÉ	
Auteur(s) volume	Auteur collectif
Titre	Conférences du dimanche
Volume	Conférence faite le 19 mars 1922 sur une mission au Canada
Adresse	Paris : Librairie de l'enseignement technique Léon Eyrolles, éditeur, 1921
Collection	Conférences faites au Conservatoire national des arts et métiers
Collation	1 vol. (52 p.) : ill., cartes ; 18 cm
Nombre de vues	56
Cote	CNAM-BIB 12 Ky 48 (21)
Sujet(s)	Canada -- Récits de voyages Conditions économiques -- Canada -- 1918-1945 Relations extérieures -- France -- Canada
Thématique(s)	Histoire du Cnam
Typologie	Ouvrage
Langue	Français
Date de mise en ligne	29/10/2026
Date de génération du PDF	29/10/2026
Recherche plein texte	Disponible
Notice complète	https://www.sudoc.fr/135100518
Permalien	https://cnum.cnam.fr/redir?12KY48.21

~~120 Ky 48 (21)~~
120 Ky 48 (21)
CONSERVATOIRE NATIONAL DES ARTS ET MÉTIERS

Conférence faite le 19 Mars 1922

SUR

UNE MISSION AU CANADA

PAR M. GASTON MENIER

Sénateur



PARIS

LIBRAIRIE DE L'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE

LÉON EYROLLES, Éditeur

3 bis, Rue Thénard, V°

1922

TOUS DROITS RÉSERVÉS

CONSERVATOIRE NATIONAL DES ARTS ET MÉTIERS

292, rue Saint-Martin, Paris (3^e)

Le Conservatoire National des Arts et Métiers comprend :

1^o Un **musée industriel** contenant des collections uniques d'appareils et de modèles dont le nombre s'élève à plus de 15.000 et parmi lesquels se trouvent des objets historiques de la plus haute importance.

2^o Un **enseignement public et gratuit** pour l'application des sciences aux arts industriels et ne comprenant pas moins de 23 cours :

Géométrie appliquée aux arts. — Mécanique. — Machines. — Physique appliquée aux arts. — Electricité industrielle. — Métallurgie et travail des métaux. — Chimie générale dans ses rapports avec l'industrie. — Chimie agricole et analyse chimique. — Chimie industrielle. — Chimie appliquée aux industries des matières colorantes. — Chimie appliquée aux industries des chaux et ciments. — Filature et tissage. — Constructions civiles. — Art appliqué aux métiers. — Agriculture. — Économie industrielle et statistique. — Assurance et Prévoyance sociales. — Associations ouvrières. — Hygiène industrielle. — Économie sociale. — Droit commercial. — Géographie commerciale et industrielle. Économie politique.

En outre, des conférences sur des sujets d'actualité sont faites dans le courant de l'année.

3^o Un **enseignement pratique** donné dans la journée et qui constitue une préparation directe à l'industrie.

Cet enseignement porte actuellement sur les machines, la métallurgie, la mécanique, la physique, l'électricité industrielle, la filature et le tissage.

4^o Une **bibliothèque** contenant une riche collection d'ouvrages relatifs aux sciences, aux arts, à l'agriculture et à l'industrie et renfermant environ 53.000 volumes ou cartes. C'est un centre de documentation pour les industriels, les commerçants, les ouvriers; les étudiants, les élèves des grandes Écoles y trouveront aussi les ouvrages utiles à leurs études.

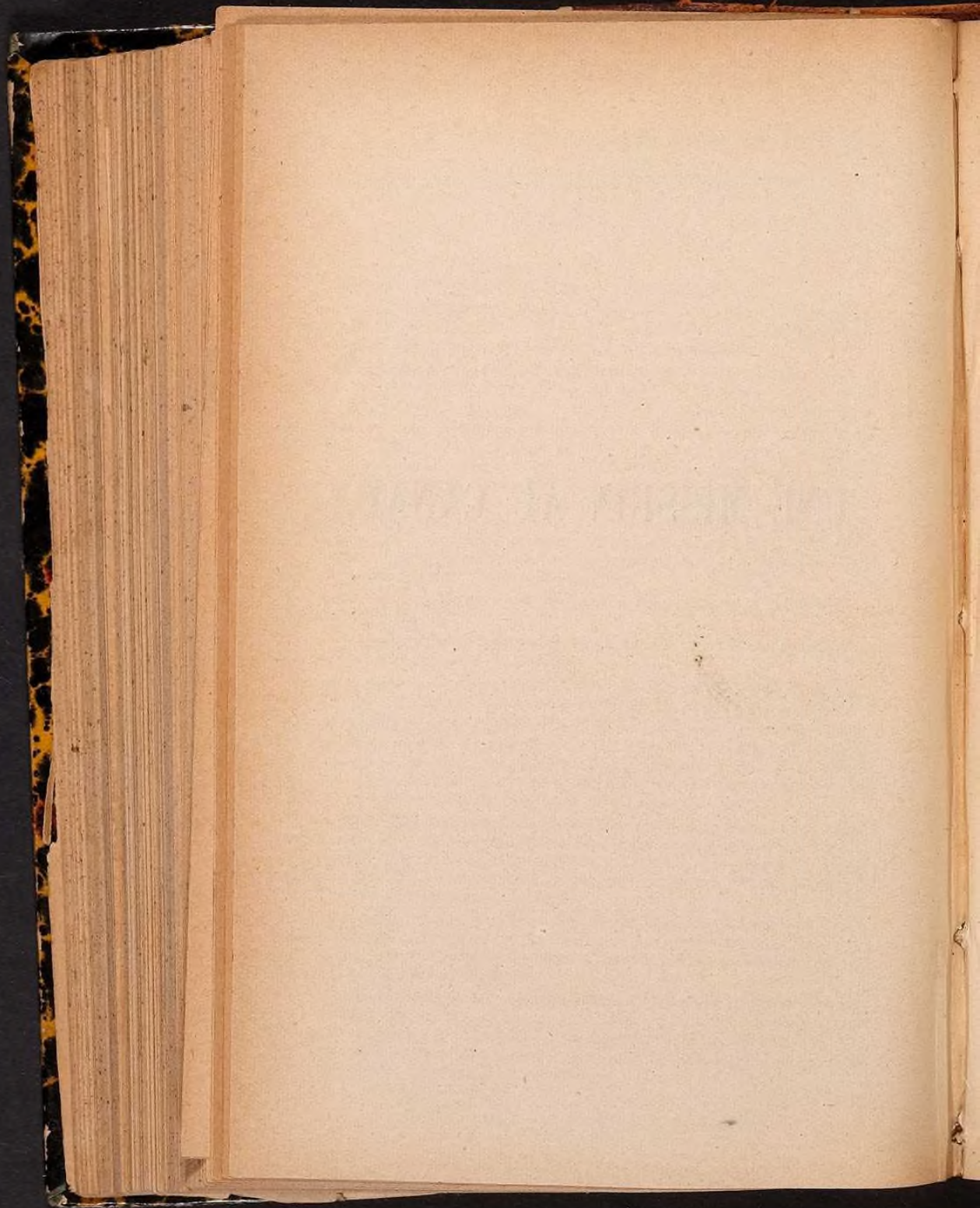
5^o Un **laboratoire d'essais industriels** dont le but est de permettre aux Services de l'État, aux industriels, commerçants et particuliers, de soumettre les produits bruts ou manufacturés de toute nature, les machines et les appareils, aux essais mécaniques, physiques, chimiques ou aux essais de machines susceptibles de les qualifier.

6^o Un **musée de prévention des accidents du travail et d'hygiène industrielle** qui constitue une exposition permanente des appareils protecteurs et les dispositifs de sécurité et d'hygiène industrielle les plus pratiques et les plus perfectionnés.

7^o Enfin un **laboratoire de recherches sur le travail professionnel** qui poursuit l'application, au monde économique, des méthodes de discipline et d'ordre de l'activité humaine. Le but à atteindre est le rendement social maximum; les moyens sont dans l'organisation de l'outillage et de la main-d'œuvre, et, avant tout, de l'apprentissage.

60.13

UNE MISSION AU CANADA



120 Ky 48 (21)
CONSERVATOIRE NATIONAL DES ARTS ET MÉTIERS

Conférence faite le 19 Mars 1922

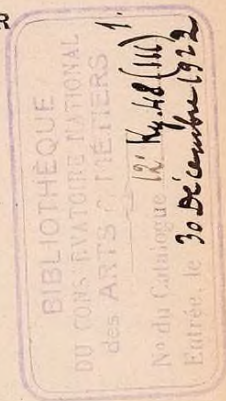
SUR

UNE MISSION AU CANADA

PAR

M. Gaston MENIER

Sénateur

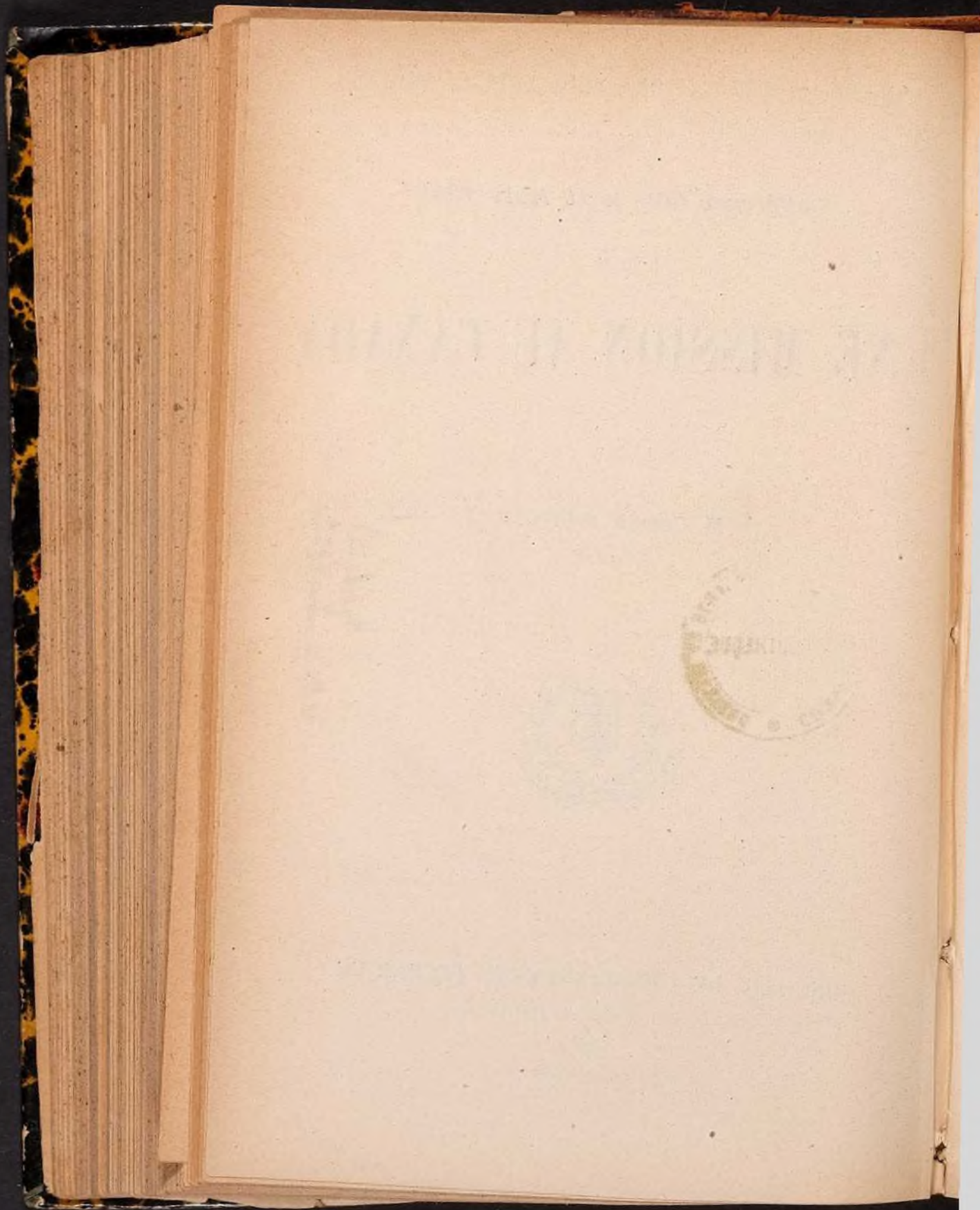


LIBRAIRIE DE L'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE

3 bis, Rue Thénard, PARIS, V^e

1922

TOUS DROITS RÉSERVÉS



Discours de M. GABELLE.

Mesdames, Messieurs,

Monsieur Gilbert qui devait vous faire la conférence est empêché et le Conservatoire National des Arts et Métiers a demandé à M. le sénateur Gaston Menier de vouloir bien parler à sa place, aujourd'hui.

En acceptant, M. Gaston Menier a donné à notre grand Établissement une nouvelle marque d'intérêt s'ajoutant à beaucoup d'autres; je suis heureux de profiter de l'occasion pour lui dire publiquement toute notre gratitude. M. Gaston Menier s'intéresse vivement aux problèmes de l'Enseignement technique; il est de ces savants industriels qui estiment que l'essor industriel moderne est intimement lié au développement des méthodes scientifiques et il est un ardent partisan d'une union toujours plus étroite de la science et de l'industrie.

Nous savons aussi quels services M. le sénateur Gaston Menier a rendus au pays pendant la guerre, comme membre de la Commission de l'Armée au Sénat, aucun des problèmes de la Défense Nationale

ne l'a laissé indifférent et, se rendant compte de l'importance que devait avoir, dans la guerre actuelle, l'avion, il s'est efforcé de faire doter notre armée, de tous les moyens nécessaires, en matériel et en personnel, pour que cette arme nouvelle pût contribuer efficacement à la victoire.

La guerre terminée, M. le sénateur Gaston Menier a tenu à appliquer son esprit d'initiative et de dévouement au pays à tous les problèmes si graves qui se posent aujourd'hui. Il a fait partie d'une mission qui s'est rendue en Amérique, qui a été, au Canada et aux États-Unis, stimuler les amitiés françaises, nombreuses dans ces pays, mais qu'il faut tenir constamment en éveil pour répondre à la propagande allemande de plus en plus active.

Monsieur Gaston Menier a visité plus particulièrement le Canada, et c'est de ce pays, qu'il connaît bien, où l'amour de la France est resté si vivace, qu'il va nous parler aujourd'hui.

Je lui laisse la parole en lui disant encore combien nous lui sommes reconnaissants de son concours dévoué (*Applaudissements*).

Conférence de M. GASTON MENIER.

Mesdames, Messieurs,

Je ne sais plus quel esprit chagrin ou plutôt jaloux a lancé autrefois cette boutade : « le Français est un homme qui ne connaît pas la géographie et qui ne voyage jamais ».

La première de ces raisons me paraît bien facile à réfuter et je n'en prendrai pour preuve que le fait matériel, de pouvoir constater, que la France possède sur le globe, de très nombreuses colonies, et je n'ai pas besoin de rappeler qu'un pays comme le nôtre, qui détient l'Algérie, la Tunisie, le Maroc, l'Afrique Équatoriale, l'Afrique Occidentale, Madagascar, et la belle colonie d'Indo-Chine, sans compter les Antilles, la Nouvelle-Calédonie et tant d'autres, peut véritablement dire que ses fils connaissent la géographie, et qu'ils en ont fait la première des applications (*Applaudissements*).

En ce qui concerne le second reproche, là, peut-être, y a-t-il un fond de vérité, mais, Mesdames et

Messieurs, nous pouvons alors invoquer certaines conditions ou certaines circonstances atténuantes. Il est évident que la France, avec son climat, avec la fertilité de son sol, avec cette douceur de vivre de notre Patrie, nous retient plus aisément chez nous, et ce sont ces qualités qui font que beaucoup d'étrangers, viennent, comme vous le savez, heureusement pour nous, visiter la France et l'admirer.

Il est cependant nécessaire de chercher à voir les pays voisins ; nous avons des problèmes analogues à ceux qu'ils ont à résoudre eux-mêmes, ils peuvent trouver des solutions auxquelles nous ne songeons pas, et il est intéressant pour nous de comparer les méthodes employées dans les autres pays en analysant celles dont nous nous servons dans le nôtre. Les enseignements peuvent donc être multiples, et il est fort intéressant, comme vous le savez bien, de voir et d'examiner ce qui se passe dans les pays voisins.

Au premier rang de ces pays voisins, il en est un, que nous devons connaître. Il est en face de nous, séparé, il est vrai par une large mer, c'est le Canada.

Le Canada est un pays dans lequel nous avons des attaches familiales et historiques et par conséquent, c'est un pays que nous devons connaître avant tout autre, afin d'essayer de mettre à profit ces relations que je vais faire passer devant vous. Je ne veux pas vous faire un historique du Canada et encore moins l'histoire complète du Canada, mais cependant, il est nécessaire d'esquisser à grands traits l'origine de ce pays.

Vous savez qu'il fut découvert en 1534 par un Français, Jacques Cartier, un hardi navigateur,

qui partit de Saint-Malo, se dirigea un peu à l'aventure, mais, poussé par le goût des expéditions lointaines vers le nord-ouest, il arriva à Gaspé sur



FIG. 1. — CARTE ANCIENNE DU CANADA.

les bords du Saint-Laurent, il fut un de ces grands découvreurs de continents de l'Ouest avec les Cavelier de la Salle, avec les De Monts, avec les Champlain, et vous allez voir devant vous une carte reproduite d'après un document ancien qui vous montrera comment Jacques Cartier a rendu

compte à François I^{er} et ensuite aux rois de France qui lui ont succédé, des domaines qu'il avait conquis dans le Canada.

Le conférencier montre la carte des « Amériques », Terre-Neuve, l'entrée du Saint-Laurent, le détroit de Belle-Ile, qui passe le long de l'île d'Anticosti, le Saint-Laurent qui remonte à Québec, Montréal et jusqu'aux Grands Lacs.

Quelques années après, Champlain arrive et pousse son voyage jusqu'à l'Ohio, jusqu'au Mississipi et fonde la colonie française de la Louisiane. Vous avez vu que sur cette carte sont figurés un peu naïvement ces grands fleuves américains, encore d'une manière incertaine, les montagnes rocheuses sont déjà indiquées, le golfe de Californie, le golfe du Mexique et plus bas les Antilles.

Et c'est en revenant de cette première visite, de cette prise de possession après son débarquement à Gaspé que Jacques Cartier est reparti en France et a rendu compte à François I^{er} de sa découverte. Il obtient alors l'autorisation de retourner dans le pays dont il a pris possession au nom du roi de France, accompagné d'une escorte de quelques bateaux marchands, emmenant avec lui quelques colons et alors commença la fondation de ce pays qui fut appelé la Nouvelle-France.

Après lui, comme je vous l'indiquais tout à l'heure, d'autres explorateurs sont venus, Champlain notamment y amène des familles françaises, remonte le Saint-Laurent et les installe sur les rives. Ces familles, en général, sont originaires de nos provinces de l'ouest de la France, ce sont des familles de l'Anjou, de l'Aunis, de la Saintonge, de

la Bretagne, de la Normandie, toutes ces familles portent des noms français encore conservés et en vigueur là-bas. Et dans la province de Québec notamment, la plus grande partie de la population, on pourrait même dire toute la population parle français, et a conservé les mœurs et les coutumes de l'époque de leur séparation d'avec la mère-Patrie.

On y parle français avec la saveur du français du XVII^e siècle; par exemple, les mots sont restés avec la prononciation du temps et dans le peuple on trouve encore des gens qui au lieu de dire la loi, disent la « loué » ou pour le roi disent le « roué ».

Par exemple on nomme une voiture un « char », une lampe, c'est une « lumière », une chaudière, c'est une « bouilloire », un fourneau c'est une « fournaise ». Vous voyez les vieux mots sont restés là-bas dans un usage que nous ne leur donnons plus ici. Enfin, même les inventions nouvelles ont pris des mots anciens, la locomotive qui n'existait pas, s'appelle un « engin » et quand on parle d'une lampe de 46 bougies, par exemple, on dit une lampe de 46 « chandelles ».

Vous voyez, par conséquent, combien le côté archaïque et ancien a subsisté dans ce pays où nous avons non seulement des familles dont les souches sont doubles, les unes résidant en France et ayant trouvé leur point de séparation, remontant à trois ou quatre cents ans, d'avec des branches qui sont venues s'établir sur le continent Canadien.

Champlain, en 1608, à la tête d'une autre expédition remontant le Saint-Laurent, découvre une situation merveilleuse dominant le fleuve, et il

fonde une ville, c'est la ville de Québec. C'est la véritable cité française. Et pendant plus de cent cinquante ans, Québec prospère et se développe.

Mais les Anglais se sont établis à leur tour et alors une rivalité se dessine, des hostilités viennent à naître entre Anglais et Français au sujet du Canada et une bataille entre les troupes françaises et les troupes anglaises se livre dans les plaines d'Abraham, je vous en parlerai tout à l'heure à l'occasion de la mission Fayolle.

Dans cette bataille les chefs des deux armées trouvent la mort en même temps, le général anglais Wolfe et l'autre, le général français, le marquis de Montcalm dont le nom vous est bien connu et cher. Malheureusement après cette bataille qui fut pour nous une défaite, intervient le traité de 1763, le traité de Paris, que l'histoire a qualifié de paix honteuse et qui, Mesdames et Messieurs, nous a placés dans une fâcheuse situation.

En effet, c'est à la suite de ce traité que nous avons abandonné le Canada. Nous avons dû le céder à l'Angleterre.

Ce fut hélas une lourde faute et pour masquer ce sacrifice dont, il est vrai, on n'apercevait pas toute l'importance, de beaux esprits disaient en guise de consolation : « Bah! ce ne sont que quelques arpents de neige! »

Ce fut une grave erreur et la suite nous dira ce qu'étaient ces quelques arpents de neige!

Heureusement nous avons conservé le cœur des Canadiens. Les Canadiens ne sont plus Français, il faut le dire, ils sont devenus Canadiens, ils ont fait leur constitution, ils ont adapté leurs mœurs

au pays; ils sont même loyalistes vis-à-vis des Anglais. Mais s'ils sont Canadiens au sens propre du terme, on peut dire, qu'à l'heure actuelle il existe toujours une fibre française qui vibre dans leur cœur et que nous avons conservé sous ce rapport une sympathie qu'il est aisé de constater à chaque pas fait dans ce pays (*Applaudissements*).

Comme vous le disait tout à l'heure Monsieur le directeur Gabelle, nous devons faire de nouveaux efforts pour essayer de maintenir cette amitié, et pour essayer dans les circonstances difficiles que nous traversons, de trouver ces bons amis sur lesquels nous sommes en droit de compter.

Et bien, si vous le voulez, nous allons maintenant parcourir ensemble ces quelques arpents de neige dont je parlais, vous allez voir ce qu'ils représentent et nous pourrons ensuite prévoir ce que le monde et nous-mêmes sommes en droit d'attendre d'eux.

Regardez une mappemonde : d'un côté la France, l'Angleterre, l'Espagne, l'Allemagne, l'Autriche et les pays balkaniques, la Suède et la Russie, c'est l'Europe, de l'autre côté l'Amérique et le Canada, et il vous est facile de voir la part considérable que tient le Canada dans le continent américain.

Puisque nous parlons de l'étendue du pays, qu'il me suffise de vous dire que le Canada est à lui seul, à quelques kilomètres carrés près, d'une superficie égale à la superficie de l'Europe tout entière et que le Canada est par conséquent dix-sept fois plus grand que la France, cela vous donne un ordre de grandeur, une impression de cette énormité de pays dont je vous parlais.

Ai-je besoin de vous indiquer aussi que les distances de ce pays sont considérables?

Si l'on part de l'Atlantique, d'Halifax pour se rendre à Vancouver, on trouve que le chemin à parcourir est d'environ 6500 kilomètres, soit près de neuf fois la distance de Paris à Marseille.

Si dans l'énorme superficie du Canada on examine la répartition des régions, on constate des sols très variés. Les provinces maritimes de l'est du Canada, la province de Québec puis ensuite les prairies sans fin où des troupeaux s'élèvent dans une herbe très florissante, les terres fertiles de la partie centrale qui produisent le blé bien connu du Manitoba et enfin à l'ouest, nous avons toute une partie rocheuse, toute une partie extrêmement riche en minerais de toutes sortes, en cuivre, nickel, cobalt, en minerai d'aluminium, en houille et même, d'après les derniers recensements faits, des terrains de pétrole qui vont commencer à entrer en exploitation.

Messieurs, si l'on analyse un peu la formation de ce pays pendant les trois siècles écoulés depuis sa découverte on trouve en raccourci l'explication de ce qui s'est passé peu à peu sur le globe à mesure que l'humanité s'est formée. Nous pouvons voir par la colonisation qui s'est installée au Canada, la manière dont se développe la civilisation d'un pays; il est évident que les premiers colons arrivés dans ce pays qui n'était qu'une forêt, se sont établis généralement le long des rives du Saint-Laurent, le fleuve le plus facile à explorer et ils ont défriché. Au fur et à mesure que l'on défrichait, on se servait du bois abattu pour construire des maisons et

on labourait, on créait des herbages dans les parties dépouillées d'arbres, on élevait des troupeaux, puis, quand la civilisation s'est étendue, on a quitté les rives du fleuve, on est arrivé, en défrichant, à former des espaces découverts plus considérables que l'on a labourés et par conséquent on est arrivé à former des terres capables de donner des moissons, des céréales, et peu à peu ces terres se sont développées en d'immenses plaines, qui, vous le savez, sont considérées à bon droit comme un des greniers du monde.

Mais on s'est trouvé alors devant un autre problème qu'il a fallu résoudre, le problème des transports; ils sont nécessaires partout et surtout dans des pays produisant des tonnes et des tonnes de céréales, et alors se sont fondées d'immenses compagnies de chemins de fer, parmi lesquelles, la plus florissante et la mieux dirigée, à l'heure actuelle, se trouve la compagnie du Canadian Pacific Railway.

Cette compagnie ne s'occupe pas seulement du transport elle colonise en même temps, elle a des concessions de territoires, qu'elle donne et qu'elle fait défricher ou qu'elle vend à des colons et en même temps elle organise des hôtels dans les parties où l'on peut prendre pied pour faire des explorations plus lointaines, elle possède des bateaux sur les lacs qui lui apportent du trafic, en un mot c'est une compagnie qui fait autant de transports que de colonisation proprement dite et dont le sort est lié à la prospérité du pays.

En même temps le Canada possède des rivières : le Saint-Laurent, je vous en dirai quelques mots,

vous en savez l'énorme importance, quand on pense que ce fleuve a une longueur de près de 6 000 kilomètres on est confondu de voir un pays ayant des moyens de transports aussi considérables.

Peu à peu, autour de ces richesses qui se formaient, se sont développées des industries qui, avec une population augmentant rapidement, ont pris une importance considérable. Ensuite les mines ont commencé à être exploitées, la métallurgie a suivi; c'est un tout, cela indique que le pays a déjà des ressources pour faire vivre et c'est un signe de richesse et de développement. Les industries de machines agricoles ont pris une énorme extension dans le Canada et alors une industrie, qui est, pour ainsi dire, une industrie fondamentale du pays, celle de la pâte de bois, l'industrie qui produit le papier, Mesdames et Messieurs, la matière première du journal que vous lisez tous les matins, c'est une nappe indéfinie de cellulose qui sort des forêts canadiennes, c'est-à-dire la base, comme vous le savez, de tout l'essor que prend une nation par l'emploi considérable et continu de l'emploi du papier, notamment pour la presse.

Mais le développement des ports sur l'océan Atlantique ou l'océan Pacifique, fut également l'objet des préoccupations du Canada, il y a des ports considérables sur l'Atlantique, le port de Halifax indispensable l'hiver quand le Saint-Laurent est gelé, et sur le Saint-Laurent, des villes comme Québec, comme Montréal, comme Toronto, Hamilton et d'autres dont le trafic est devenu extrêmement important et je dirais même que la situation privilégiée du Canada découle précisé-

ment de ses moyens de transports. Il en est de même sur la côte du Pacifique.

On s'aperçut ensuite que les moyens de transport, soit par chemins de fer, soit par la navigation, ne suffisaient pas; il fallut créer des banques qui par les avances faites à l'Agriculture ou par le paiement des produits vendus pussent assurer le crédit indispensable aux agriculteurs. C'est à ce moment que se fondèrent les banques au premier rang desquelles on doit placer la Banque de Montréal, qui a une puissance considérable et qui, dirigée avec la plus grande prudence, peut être comparée aux banques d'État les plus florissantes de l'Europe. Cette banque, qui a à sa tête les financiers les plus capables, contribue en grande partie à la prospérité commerciale du pays par l'énorme quantité de capitaux qu'elle sait faire circuler activement dans tout le Canada.

Le Canada, à l'heure actuelle, tient la tête pour les exportations des céréales pour l'Amérique du Nord, tout entière, parce que le Canada a formé ses voies navigables qui permettent aux navires de charger pour ainsi dire en plein centre de l'Amérique et le Canada a un avantage également c'est d'être par sa situation sur le globe d'environ 4 000 milles marins plus près de l'Europe que le port de New-York.

Le conférencier projette l'image d'une mappemonde.

Vous allez voir sur une mappemonde combien il est facile de se rendre compte de cette situation. Voilà le Canada, vous voyez New-York, en face

voici l'Irlande, la France, la mer du Nord. Le Canada, dont la limite avec les États-Unis est formée par le milieu de ces lacs et par le Saint-Laurent qui s'écoule ici. Le Canada a donc l'occasion de drainer à son profit même de Chicago et de Saint-Louis, les blés pour les exporter par les bateaux qui sont chargés sur place, sur les grands lacs et qui grâce aux écluses considérables destinées à traverser les grands massifs séparant les lacs de la mer, peuvent venir directement chargés dans les pays d'Europe, avec leur cargaison sans aucun transbordement.

Messieurs, vous savez que ces chargements de blé notamment jouent sur des milliards comme valeur c'est donc vous donner l'importance de cette question qui a été jusqu'à présent résolue d'une façon merveilleuse par le Canada. D'ailleurs, le Canada s'accroît de toutes les façons, l'industrie se développe chez lui non seulement par les efforts du pays lui-même, mais encore par les importations, par la formation de Sociétés américaines, qui viennent s'installer au Canada, par exemple autour de Montréal, autour de Toronto, on trouve des fabriques de locomotives, de produits chimiques, de tissages, de cuirs, etc., et un grand nombre d'entre elles sont des firmes américaines qui viennent s'y fonder parce que la main-d'œuvre est plus avantageuse qu'aux États-Unis et de plus parce que le Canada a cette puissance de houille blanche qui commence maintenant enfin à nous intéresser, mais qu'il a déjà depuis longtemps étendue, la distribution de la force électrique qui donne une puissance bon marché, facile et très répandue. Les usines

canadiennes sont très importantes et je dirai même que ce qui frappe au Canada et on peut dire aux États-Unis c'est de voir la puissance du matériel employé. Vous allez voir des projections vous montrant des élévateurs à grains à Montréal ou à



FIG. 2. — CARTE DE L'AMÉRIQUE DU NORD.

Toronto construits en ciment armé à l'abri du feu, des élévateurs qui peuvent contenir 8 à 10 millions de boisseaux et sont constitués de telle manière que le déchargement des wagons et l'aménagement dans ces grands silos se fait avec des moyens mécaniques extrêmement rapides.

De même quand il s'agit de charger un navire en

prenant le grain dans ces silos, on a des moyens de transbordement tellement importants que c'est en quelques heures que des bateaux de 4 à 5 000 tonnes sont chargés.

Le conférencier fait passer sous les yeux des auditeurs des photographies montrant les élévateurs de Montréal, qui permettent le chargement simultané des 4 cales d'un navire de 5 000 tonnes, chargement qui peut être effectué en huit à dix heures.

Il montre ensuite un superbe exemple des travaux métalliques faits au Canada : le pont qui franchit, près de Québec, le Saint-Laurent, qui compte à cet endroit plus de 1 600 mètres de largeur.

Une autre photographie représente le pont vu d'en haut et on peut apprécier sa hauteur au-dessus de l'eau en voyant un gros steamer qui passe au-dessous.

Le conférencier fait défiler plusieurs vues représentant des appareils de chargement ou de déchargement de grains ou de charbons, qui sont combinés de manière à produire l'effet le plus considérable avec le minimum de main-d'œuvre.

D'autres vues ont trait à des appareils de déchargement à gros débit : ce sont des sortes de pelles dragueuses qui peuvent chaque fois enlever plusieurs mètres cubes de charbon des cales d'un navire et les déverser dans des wagons ou sur des courroies transporteuses, avec une grande rapidité.

Enfin il montre un plan oscillant qui au passage du wagon le fait basculer et décharger d'un seul coup, sans aucun effort, d'où il résulte des frais minimes de main-d'œuvre.

Ce que l'on peut dire du Canada c'est que ce pays doit s'enrichir en effet; il suffit pour s'en convaincre d'aller au Canada, à quelques années de distance, j'ai chaque fois trouvé des progrès nouveaux; actuellement les cités canadiennes sont entretenues

dans la perfection, les pavages sont merveilleux, la propreté des villes est parfaite et en même temps on voit des squares très bien plantés, des jardins très bien tenus devant chaque maison. On voit aussi de très beaux terrains de sport aux environs des villes, et l'on peut, par conséquent, juger par ces signes extérieurs de l'importance prise par le Canada.

L'industrie s'y développe, mais elle ne suffit pas encore aux besoins de luxe, que fait naître la richesse, et c'est pourquoi nous pensons qu'un pays comme la France ayant de telles attaches avec le Canada peut être un des premiers à développer ses affaires pour donner au Canada beaucoup de ces produits que nous fabriquons en France et qui manquent au Canada.

Mais pour comparer deux pays, il ne suffit pas de voir les distances, l'importance des superficies, il y a un élément qui entre en jeu, c'est la population. Ah! Mesdames et Messieurs, si la population du Canada était aujourd'hui ce qu'elle sera à la fin du siècle, nous verrions encore un pays infiniment plus développé car nous pouvons observer qu'actuellement la population s'accroît dans une proportion considérable.

Quelques années après sa découverte, il y avait quelques Français là-bas seulement, et quand le traité de Paris, auquel je faisais allusion tout à l'heure, a été signé, il y avait 65 000 Français au Canada. Mais depuis cette époque nous arrivons aux chiffres suivants : en 1880, la population atteint 4 800 000, en 1901, c'est-à-dire vingt ans après, 7 200 000, et aujourd'hui, au dernier recensement

de l'année dernière, elle atteint 9 millions d'habitants sur lesquels il y a environ 2 600 000 Canadiens français!

On peut par conséquent en arguer que vers le milieu de ce siècle, au plus tard vers 1960, la population sera probablement doublée. D'ailleurs il n'est pas rare au Canada, j'en ai vu bien des exemples, de trouver des familles de huit, douze et quinze enfants. J'ai, au Canada, dans une propriété que je possède là-bas, deux gardes dont l'un a treize enfants et l'autre douze; on considère comme extrêmement naturel d'avoir de nombreux enfants, ce sera une force considérable pour ce pays, et cela nous fait déplorer encore davantage pour nous, notre pénurie de naissances en France.

Les chiffres que je vous donne, je les fais passer rapidement parce que les chiffres sont toujours abstraits, mais laissez-moi vous dire que le Canada a produit l'année dernière, comme chiffre pour l'agriculture, une production qui dépasse 16 milliards, les forêts de cette immense contrée qui sont mises à contribution, vous le savez, pour la fabrication du papier ou pour le bois d'œuvre ont produit environ 1 900 000 000 de francs. La pêche, très développée au Canada, parce que le Canada a 18 000 kilomètres de côtes sur l'Atlantique et 14 000 sur le Pacifique, sans compter les bords considérables des rivières et des lacs, a produit plus de 500 millions de francs. Les mines ont produit également environ 2 milliards et les manufactures du Canada, depuis la production de l'énergie électrique, se sont développées de telle manière que la production actuelle dépasse 30 milliards de francs.

Les villes sont très importantes. La ville de Montréal compte maintenant près de 900 000 habitants; la ville de Toronto atteint 550 000 habitants; la ville de Québec à 127 000 habitants; Winnipeg a 272 000 habitants et Vancouver, sur le Pacifique, dépasse 200 000 habitants.

On fabrique là-bas beaucoup de produits provenant des productions même du pays, tout ce qui touche l'alimentation se fabrique et s'exporte en grande partie, et surtout le blé, l'avoine, les fourrages et même les légumes, le lard, le beurre, le fromage, les œufs, le bétail, les poissons frais et fumés, les produits des mines, l'or, l'argent, le nickel, l'amiante, le mica et enfin les bois, la pâte à papier et les fourrures pour ne parler que des principaux produits.

Voilà par conséquent ce qui forme le fond de la production canadienne. Et en même temps le Canada se trouve importateur de beaucoup de marchandises, notamment, la soie, la laine, le coton, l'anthracite, les épices, le tabac, le riz et beaucoup d'articles manufacturés en fer et en acier. Pour vous donner un dernier chiffre, je m'excuse de parler de tant de chiffres, ils sont toujours ingrats, les exportations du Canada ont produit plus de 15 500 000 000 de francs, les importations se chiffrent à plus de 9 500 000 000.

Mesdames et Messieurs, je vous ai dit un mot des chemins de fer. Ils sont la partie vitale de ce pays, avec la navigation, ce réseau de chemins de fer du Canadian Pacific dont je vous ai parlé, forme la moitié, un peu plus du tiers, 40 p. 100 de la tota-

lité des chemins de fer canadiens, qui représentent 63 000 kilomètres de longueur; le chemin de fer du Canadian Pacific, à part la ligne de Sibérie, est la plus longue ligne placée sous une seule direction, et compte une longueur de 23 000 kilomètres. Il y a un point intéressant et curieux, c'est que cette Compagnie, non seulement a son chemin de fer, ses terrains, ses navires, mais elle a ses usines de construction; à Montréal même, elle a une usine dans laquelle elle construit les wagons, les locomotives; cette usine occupe un terrain qui représente 85 hectares et plus de 12 000 ouvriers y travaillent et quand j'ai eu l'honneur de la visiter, j'ai assisté à des choses tout à fait intéressantes.

Au moment où j'entrais dans les ateliers affectés à la réparation des grands accidents (car les petites réparations sont faites dans plusieurs ateliers situés le long de la ligne) j'ai vu amener une locomotive pesant 120 tonnes, dont l'avant avait été défoncé dans un accident. En moins de dix minutes cette locomotive invalide a été saisie par deux énormes grues, soulevée à plus de 5 mètres de terre et transportée dans un immense atelier, où elle fut déposée à la place qui lui avait été assignée pour cette grosse réparation.

Les wagons construits sortent directement d'un atelier pour entrer dans un autre, afin d'y subir les différents stades de leur construction, et sont ensuite envoyés directement sur tout le réseau qui se développe sur plus de 23 000 kilomètres. En un mot tout y est à l'échelle du pays.

Une idée générale au point de vue des transports, qui sont si nécessaires à la colonisation, a été tout

d'abord, comme on le voit, le développement intense des réseaux de chemins de fer.

Les communications fluviales sont très importantes, je vous l'indiquais tout à l'heure, je précise en vous disant qu'actuellement le Canada a fait des travaux considérables pour régulariser le tirant d'eau nécessaire à la navigation de ses navires qui, comme je vous l'indiquais, vont jusqu'aux grands lacs chercher leur chargement. Il y a aujourd'hui un tirant d'eau de 10 m. 50, dans le Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, on va le continuer et on finit en ce moment des écluses qui permettront aux navires de franchir ces barrages naturels énormes qui s'appellent, par exemple, le Niagara que nous verrons un peu plus tard ou les Rapides à côté de Montréal déjà tournés par la construction d'un canal latéral et d'écluses dans lesquels passent les grands steamers que vous avez vus tout à l'heure.

Messieurs, voilà le pays que nous avons à côté de nous. Il a donné pendant la guerre, je n'ai pas besoin de vous le rappeler, un effort considérable, il a été le premier à se ranger à côté du nôtre, et tous les enfants du Canada sont venus sur un simple appel à la défense de la liberté s'enrôler à côté de nos enfants et cimenter de leur sang la défense de cette cause. Ils se sont illustrés notamment, vous le savez, dans le Pas-de-Calais, les côtes de Vimy sont liées impérissablement à l'histoire du Canada et le Gouvernement français a voulu donner au Gouvernement du Canada un témoignage d'estime et d'affection en composant une mission qui avait pour but d'aller porter l'hommage et le salut de la France aux Canadiens (*Vifs applaudissements*).

Cette mission avait plusieurs buts. Le premier c'était de porter au Gouvernement canadien à Ottawa cet hommage et en même temps un objet d'art pour le personnifier, cette mission a été placée sous la haute autorité d'un de nos grands chefs militaires, grand chef aussi modeste qu'énergique et résolu, quand je vous dirai qu'il s'appelle le maréchal Fayolle, vous serez avec moi d'accord pour lui rendre hommage (*Applaudissements*).

Le maréchal Fayolle était donc placé à la tête de la mission. Cette mission était composée en dehors du Maréchal, de M. l'amiral Charlier, qui venait de quitter le commandement de l'escadre de la Méditerranée et représentait la Marine; le Parlement était représenté par un sénateur, celui qui vous parle, et par deux députés, M. de Warren, commissaire à la Reconstitution agricole, et M. Fournier Sarlovèze, député, commissaire aux Régions libérées; le Clergé était représenté par l'évêque de Dijon, Mgr Landrieux; l'Institut par le peintre célèbre Albert Besnard; la Sorbonne par le professeur Strowski; la Diplomatie par le ministre plénipotentiaire de Loynes; l'Aéronautique, par Louis Blériot, et les Voies de communications par M. le président de la Compagnie générale transatlantique, M. Dal Piaz, qui fait un effort considérable pour développer cette branche si intéressante; l'Académie des Sciences par M. Lippmann, que nous avons eu la douleur de perdre à la fin de la mission, et l'Université par M. Guénard et Louis Jaray; la Finance par M. Correard, inspecteur général des Finances; la Presse par M. Delmas; enfin le colonel Réquin, le lieutenant de vaisseau

Lahalle, l'abbé Lejay et le marquis de Créqui-Montfort; le Comité France-Amérique avait tenu à désigner quatre dames, Mmes A. Besnard, comtesse de Warren, comtesse de Bryas et Mme Blériot, chargées de remercier les dames canadiennes de l'effort qu'elles avaient fait pendant la guerre, effort, qui, comme vous le savez, leur a permis d'envoyer à nos blessés et à nos soldats des vêtements et des réconforts. Et nous avons cette heureuse fortune d'apporter les remerciements exprimés au nom de la France, par les dames qui étaient avec nous membres de la mission (*Applaudissements*).

Je vais faire passer devant vos yeux quelques photographies représentant les vues de la mission, mais elles ne pourront vous donner qu'une mesure bien faible de l'enthousiasme qui nous a accueillis.

Nous étions la France qui venait apporter dans ses mains l'expression du sentiment que nous avons tous dans notre cœur, les Canadiens étaient des amis, des frères qui nous recevaient avec une cordialité dont les paroles sont impuissantes à rendre l'importance. Nous avons par conséquent été extrêmement touchés et heureux de l'accueil qui nous a été fait dans toutes les villes traversées et vous allez voir, très succinctement, trop, hélas! différentes photographies représentant cette mission (*Applaudissements*).

Le conférencier montre aux auditeurs la photographie du transatlantique Paris, de 36 000 tonnes, chauffé à l'huile lourde; il en explique rapidement la grandeur.

Il montre ensuite le groupe du maréchal Fayolle et de l'amiral Chartier, qui sont salués d'applaudissements répétés.



FIG. 3. — LA MISSION FAYOLLE.

Enfin il indique les membres de la mission groupés sur le pont et différentes vues prises pendant la traversée, notamment le transatlantique *Savoie* rencontré au milieu de l'Atlantique et dont la vue, dans cette immensité bien peu peuplée relativement, est un puissant réconfort pour les voyageurs.

Il montre l'entrée dans le port de New-York, les gratte-ciel le long desquels on passe. Ces bâtiments ont jusqu'à 60 étages qui sont desservis par des ascenseurs rapides et perfectionnés, ascenseurs express dans certains cas, ne s'arrêtant que de 10 en 10 étages et qui servent aussi bien à la montée, car s'il y a un escalier on ne le voit jamais et d'ailleurs on ne s'en sert pas. Il indique que, dans un de ces immeubles, la corporation des banquiers de New-York a installé au 57^e étage un club avec un restaurant, d'où la vue est splendide, où l'on jouit d'un air toujours vif et débarrassé de poussières.

Il fait voir l'arrivée dans le port du transatlantique, qui doit tourner lentement pour se placer dans la stalle qui lui est réservée dans les warfs. Il faut pour cela le concours de nombreux remorqueurs qui, comme de minuscules béliers, s'appuient sur les flancs du Paris pour le faire pivoter sur place.

C'est ensuite l'arrivée à Montréal, la réception des autorités anglaises, la visite des bâtiments municipaux envahis par une foule enthousiaste qui laisse à peine un passage, les réceptions multiples de cette cité.

A côté de Montréal le conférencier a assisté à une scène assez curieuse, au déplacement d'une maison. Suivant une habitude qui n'est pas rare un propriétaire fait déplacer sa maison et va s'installer sur un autre terrain. Il y a pour



FIG. 4. — TRANSPORT D'UNE MAISON.

cela des entrepreneurs qui se sont fait une spécialité de ces déplacements. Il indique qu'étant arrivé à un certain endroit de la route il avait été arrêté par une villa qui l'empêchait de passer. Toute la plate-forme de la maison était supportée par des rouleaux, avec des treuils qui la faisaient évoluer pour la transporter à 600 mètres de l'endroit primitivement occupé. Le conférencier montre des photographies prises par lui à ce moment pendant les vingt minutes nécessaires pour que la maison en se déplaçant permit à sa voiture de continuer sa route. C'était une charmante villa avec des murs de refend en briques. Il put reconnaître que la construction n'avait éprouvé aucune dislocation, les locataires pouvant même rester dans leur maison sans supplément de prix, fit-il remarquer!

A Montréal il transporte les auditeurs dans un endroit charmant appelé « La Montagne ». C'est un grand parc qui sert de terrain de jeux et de promenade pour la jeunesse canadienne, qui accueille d'une façon très aimable les membres de la mission.

Un peu plus loin on assiste à la rencontre du président Taft, ancien président des États-Unis, qui s'entretient très cordialement avec les principaux membres de la mission. C'est d'ailleurs un homme fort aimable, grand joueur de golf, qui vient chaque année au Canada, où il jouit aussi bien qu'en Amérique d'une popularité fort appréciée. Il est de caractère pondéré et il a toujours été un grand ami de la France.

Le conférencier montre ensuite l'arrivée à Québec, la citadelle, le Parlement, fort bel édifice où siège le conseil législatif, la Chambre et le Sénat de la province. Il montre la visite de la mission à la citadelle de Québec et la réception qui lui est faite par la duchesse de Devonshire, la femme du Gouverneur alors en fonctions. Il fait voir ensuite l'arrivée dans la plaine d'Abraham, où a eu lieu la bataille indiquée ci-dessus. Il montre le maréchal Fayolle remettant au 22^e bataillon canadien le drapeau que le maréchal Foch lui fait envoyer, et toute la population réunie l'acclamant.



FIG. 5. — RENCONTRE DU PRÉSIDENT TAFT A MONTRÉAL.

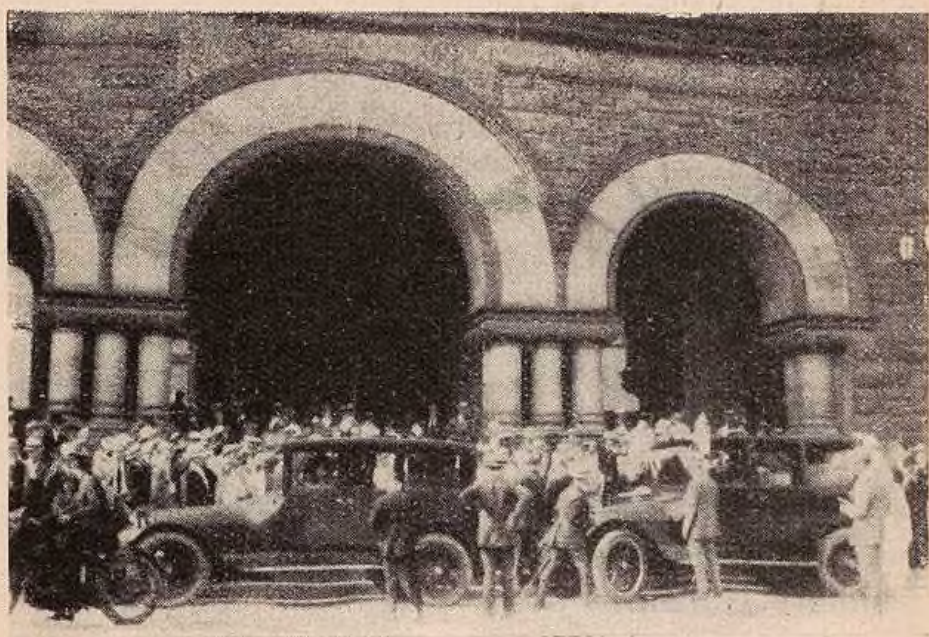


FIG. 6. — UNIVERSITÉ DE QUÉBEC.

Le voyage continue, à Ottawa, des dragons avec leurs chevaux superbes, des troupes à la gare saluent la mission au son de la Marseillaise. La mission arrive à Toronto et est conduite dans une petite île sur le lac Ontario, où a lieu une charmante réception que préside le maire de la ville, Monsieur Child.

Le conférencier fait passer des vues intéressantes de la réception de la mission par le lieutenant gouverneur général de l'État d'Ontario, réception pendant laquelle le maréchal Fayolle remet, avec l'aide de son aide de camp le colonel Réquin, à différentes personnalités canadiennes et notamment à un certain nombre de dames de la Croix-Rouge du Canada, des médailles de la Reconnaissance pour les secours envoyés pendant la guerre aux soldats du front et aux blessés français.

Après un séjour à Hamilton, ville importante et fort bien tenue, après des réceptions multiples, la mission arrive au Niagara. Le conférencier fait passer sous les yeux des auditeurs de très intéressantes photographies des rapides et des chutes si imposantes. La frontière du Canada et des États-Unis divise la chute du Niagara en deux parties; sur la rive de chacune de ces parties se trouvent déjà des usines importantes, dont chacune est d'environ 250 000 à 300 000 HP. Il montre la hauteur de chute de 52 mètres de cette masse énorme d'eau qui se précipite et dont la force est évaluée à plus de 10 millions de HP. Il montre un petit steamer avec lequel on peut côtoyer le bas des chutes, malgré la poussière d'eau qui s'échappe de ces cataractes, et il fait voir un chemin de fer aérien qui passe au-dessus des rapides.

La mission du Maréchal Fayolle se terminait là. Mais nous avions reçu en route un télégramme du Président Harding nous priant de nous rendre jusqu'à Washington, car ayant appris que la mission traversait un coin du territoire des États-



FIG. 7. — REMISE DU DRAPEAU OFFERT
PAR LE MARÉCHAL FOCH.

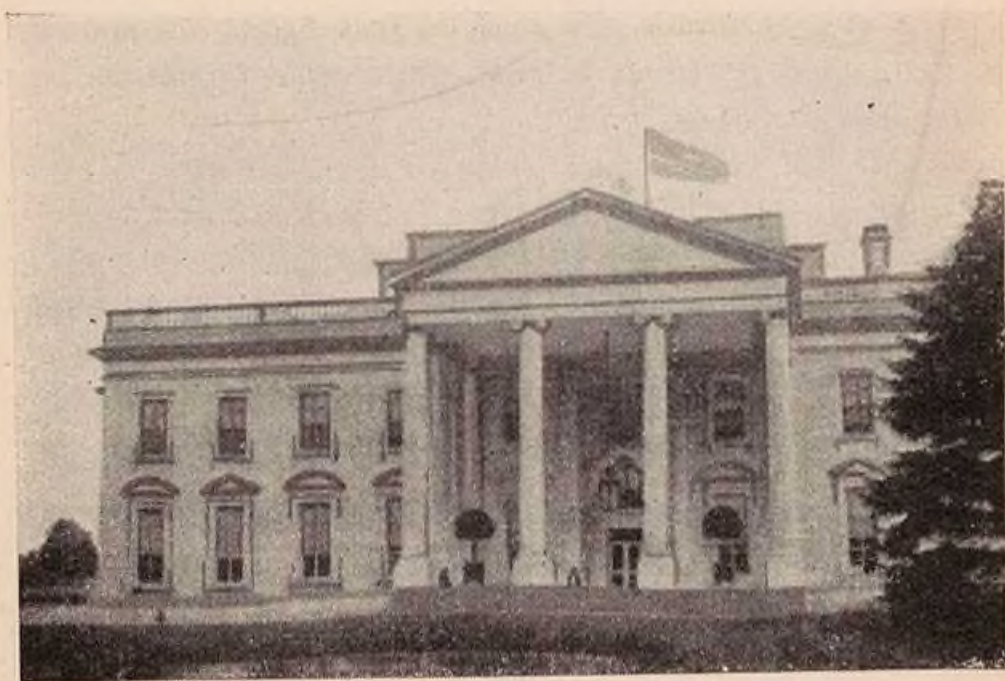


FIG. 8. — LA MAISON BLANCHE, A WASHINGTON.

Unis, le Président avait exprimé l'intention de la recevoir, de la saluer. La mission décida donc de passer par Washington pour déférer à ce désir si intéressant.

C'est dans le palais de la Maison-Blanche, en présence de Mme Harding, de M. et Mme Jusserand, que la mission fut reçue de la façon la plus charmante par le Président Harding.

Il voulut bien exprimer aux membres de la mission toute sa sympathie pour la France et chacun d'eux a conservé un souvenir fort agréable de son amabilité.

Le Président Harding est un grand amateur de sports et de voyages, et la confiance que son pays lui témoigne lui donne une très haute autorité (*Vifs applaudissements*).

Le conférencier montre les photographies de la Maison-Blanche et du Capitole qui sont de très beaux monuments, ainsi que d'une partie de la ville, qui compte parmi les plus belles villes des États-Unis.

Enfin il fait passer sous les yeux des auditeurs une vue fort intéressante, prise le soir dans la rue Broadway, une des plus animées de New-York. Celle vue indique l'orgie de lumière qui éclaire cette rue comme en plein jour, par suite de la quantité considérable d'annonces, soit fixes, soit animées, qui sont placées sur presque toutes les maisons.

Voilà donc, Messieurs, le premier événement que la mission spéciale a eu l'occasion de réaliser.

Le second événement fut l'inauguration du train franco-canadien.

M. le sénateur Beaubien, un homme tout à fait dévoué à la France, avait depuis déjà longtemps

mis en mouvement cette idée qu'il serait souhaitable que la France fit connaître ses produits en participant à une exposition roulante, dans un train qui parcourerait les villes canadiennes.

Le comité, au Canada, composé de ministres canadiens, de sénateurs, d'hommes publics, de la presse, avait tenu à faciliter aux industriels fran-



FIG. 9. — CARTE DU PARCOURS DU TRAIN-EXPOSITION.

çais ce grand voyage à travers les cinquante-deux villes principales du Canada et la Canadian Pacific Railway, cette grande compagnie, avait été immédiatement disposée, et a fait, de la façon la plus admirable, construire les huit grands wagons composant ce train aménagé de manière à pouvoir donner au public canadien des indications, soit par des photographies, soit par des échantillons, soit par des vues, soit par des conférences qui se faisaient dans les villes où le train s'arrêtait; dans chaque ville des représentations cinématographiques étaient faites sur les produits français et j'ajoute que nous sommes très heureux d'avoir aidé

à cet effort en faveur de l'industrie et du commerce français.

J'avais été nommé président du Comité d'organisation de ce train, j'espérais le succès, mais je ne le rêvais pas aussi grand qu'il a été! Et je ne vous étonnerai pas en vous disant qu'on a constaté que le nombre des personnes venues visiter cette exposition roulante a dépassé plus de 400 000, que les affaires faites par les négociants ou commerçants, industriels ayant pris part à cette exposition ont été fructueuses et de plus que des jalons ont été posés entre le commerce français et le commerce canadien au profit des deux nations.

Cela a été encore une œuvre fort utile dans ce pays si intéressant qu'est le Canada, et nous avons pu obtenir cette satisfaction que non seulement le train a circulé pendant trois mois, mais qu'au retour du train, l'École des Hautes Études commerciales de Montréal, qui possède un palais merveilleux, fréquenté par une quantité d'étudiants très nombreux, s'est mise à la disposition des exposants français qui, dans des salles considérables d'exposition, ont pu venir placer leurs produits et compléter les affaires et le souvenir que le passage, je dirai peut-être un peu météorique du train, avait laissé dans le pays.

C'est donc là une œuvre essentiellement utile et quelques photographies et un film cinématographique vous prouveront combien l'idée est intéressante. Au Canada, il est vrai, les chemins de fer ne sont pas organisés comme les nôtres et nous ne pourrions pas ici faire qu'un train placé dans une station quelconque puisse être abordable par le

public. Là-bas, au contraire, les chemins de fer, passent à travers les villes, il suffit d'arrêter le train sur une voie de garage; le public peut y accéder très facilement.

Nous avons composé ce train suivant la formule

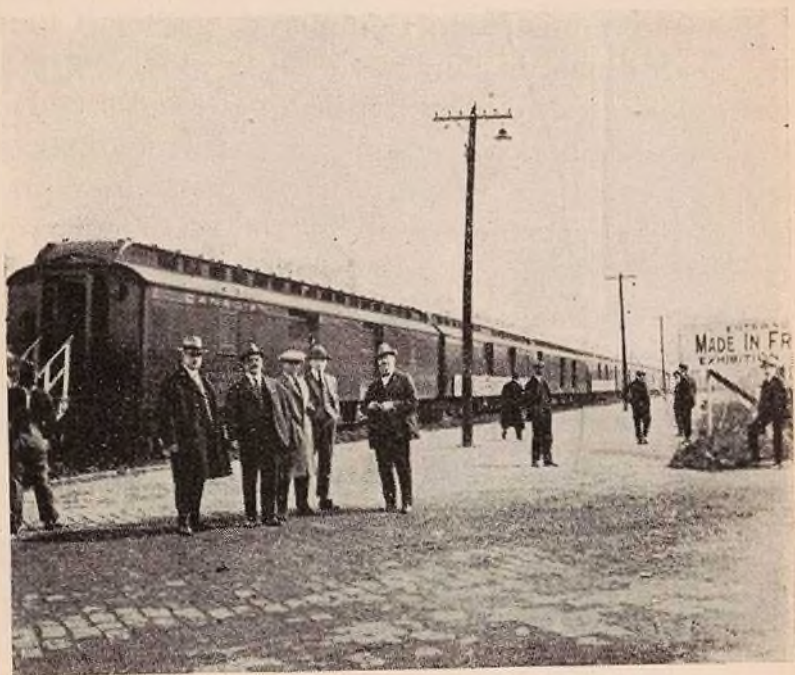


FIG. 10. — LE TRAIN-EXPOSITION — VUE DES WAGONS.

suivante : nous avons huit wagons de 40 mètres de long, ces huit wagons étaient disposés ainsi, le premier, sous la présidence d'honneur de M. Poincaré, était consacré à la pensée française, à tout ce qui touche la pensée française : le théâtre, la littérature, la science, la librairie, les magazines, tout ce qui, en un mot, est le bagage scientifique ou littéraire; le second avait pour président M. Dal Piaz,

il représentait le domaine industriel et touristique de la France, tout ce qui concerne le tourisme français; voyages, moyens de voyages, les hôtels, et, en un mot, tout ce qui peut inciter l'étranger à venir dans notre pays; le troisième, présidé par M. Mermillod, président de l'Association des Tissus, et M. Isaac, ministre du Commerce, contenait tous les échantillons de l'industrie de la mode, je n'ai pas besoin de dire, Mesdames, quel succès considérable ce train a obtenu au Canada; les industries du cuir avaient un wagon; les produits chimiques un autre; la parfumerie, sous la présidence de M. Amic, sénateur; l'article de Paris, M. Émile Dupont; l'Agriculture et l'Alimentation étaient représentées par M. Viger, ancien ministre, et l'Orfèvrerie par M. Paul Templier, président.

Partout nous eûmes un succès considérable et là encore des photographies vous donneront quelques indications, mais bien faibles en comparaison des résultats que nous pensons avoir obtenus. Et si vous voulez bien regarder d'abord quelques vues, ensuite nous vous montrerons un film qui vous donnera une plus vivante idée du train d'exposition du Canada (*Applaudissements*).

Le conférencier montre le trajet du train à travers le Canada, il indique le départ de Montréal, le passage à Québec, Ottawa, Winnipeg, Vancouver et le retour après un trajet de plus de 12 000 kilomètres.

Il montre le train-exposition avec les wagons spéciaux construits à cet usage, la locomotive qui servait d'usine électrique et d'éclairage, donnant la clarté et le confort désirables, il fait voir le train arrêté dans une rue, la foule canalisée qui circule dans le train. Comme on le sait, en Amérique, les

trains traversent les rues avec une liberté qui nous étonne. C'est une habitude prise par les habitants et qui, en réalité, est très commode.

Il fait voir l'intérieur d'un wagon, les compartiments d'échantillons, les mannequins, les chapeaux, etc. Une vue



FIG. 11. — LE TRAIN-EXPOSITION EN MARCHÉ.

intéressante montre le train traversant les Montagnes Rocheuses au pied de chaînes neigeuses de toute beauté.

Tous ces wagons communiquaient et les personnes attachées à ce train, parmi lesquelles l'attaché commercial, M. de Clairval, représentant le Consul de France, le comte d'Arnaud, représentant spécial du Comité, de jeunes ingénieurs très capa-

bles parmi lesquels M. Réville et M. Vinant, que je suis heureux de citer et qui ont employé tout leur zèle à faire connaître nos produits. Ils étaient logés, couchés, dans ce train qui emmenait l'ensemble de la mission à travers le Canada.

Partout on pouvait lire : *Bienvenue à la French Trade mission*, c'est vous dire l'importance que les Canadiens attachaient à ce train et la façon dont il était accueilli.

Le train passait non seulement dans les plaines de Winnipeg mais dans les montagnes rocheuses, dont je vous ai parlé, au pied de quels massifs et de quelles chaînes neigeuses; bien agréables par la chaleur de septembre! Voilà le train français qui s'en va jusqu'au Pacifique pour revenir ensuite, comme vous l'avez vu sur la carte.

Le conférencier montre à ses auditeurs un film cinématographique où l'on voit le train-exposition avec la foule qui défile de l'entrée à la sortie du train; il montre l'inauguration officielle du train par le Ministre du Canada : l'honorable M. Meighen, les personnages officiels, le sénateur Beaubien, le sénateur Daudurand, le ministre Dogherty, M. Hébert du C. P. R., M. Ahern, etc., qui ont assisté à cette inauguration (Applaudissements).

Mesdames et Messieurs, si vous le voulez bien, pour terminer, je vais vous parler encore un peu du Canada. Je m'excuse de donner à cette fin une tournure un peu personnelle, mais c'est afin de vous apporter certaines indications sur des provinces canadiennes et surtout du Canada français et de vous montrer ce qu'on peut entreprendre là-bas. J'ai la bonne fortune d'être propriétaire d'un

important morceau de terre au Canada, c'est une île, l'île d'Anticosti qui se trouve dans le Saint-Laurent entre Québec et Terre-Neuve.

Cette île est considérable, elle est à peu près de la grandeur de la Corse, elle a 235 kilomètres de longueur sur environ 65 kilomètres de largeur, elle

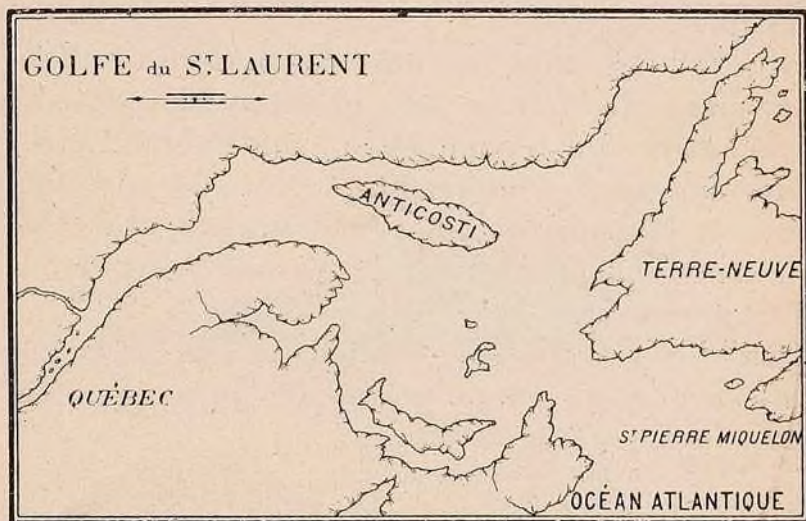


FIG. 12. — CARTE D'ANTICOSTI DANS L'ESTUAIRE
DU SAINT-LAURENT.

est complètement boisée et j'ai cherché à exploiter, au point de vue français, ce bois et la pêche en même temps que le poisson et les fourrures qui sont les produits importants de l'île.

Le bois a été l'objet de travaux considérables qui consistent à le couper, à l'amener à des moulins où on l'écorce et le vend sous forme de billots. Mais actuellement les industries, vous le savez, sont des personnes changeantes et la véritable manière de bien l'exploiter c'est peut-être de

prendre le bois et de le transformer sur place en pâte à papier.

Il y a deux sortes de pâtes : la pâte chimique et la pâte mécanique. La pâte chimique consiste à faire digérer le bois dans une lessive de soude et la pâte mécanique à user le bois sur des meules. L'une et l'autre sont nécessaires pour l'obtention du papier.

Il a fallu, à Anticosti, qui était inexplorée et qui cependant se trouve sur le trajet de plus de 3 000 navires qui remontent le Saint-Laurent, créer toutes choses et notamment un port. Ce port consiste en la construction d'une grande digue de 1 kilomètre pour permettre d'arriver aux fonds assez grands pour recevoir les navires.

Tous ces travaux ont été faits par des Canadiens français avec les méthodes rapides du pays et sont par ce fait très intéressantes.

Le conférencier montre le Saint-Laurent de Québec à la mer, où il s'écoule soit par le détroit de Belle-Isle au nord de Terre-Neuve, soit par le détroit de Cabot, large de 100 kilomètres. L'île d'Anticosti se trouve dans le golfe du Saint-Laurent, qui forme une mer intérieure. Elle est séparée de la côte nord par un bras de mer d'environ 50 kilomètres de large et de la côte sud par un bras de mer d'environ 120 kilomètres. C'est le long de la côte ouest de Terre-Neuve, c'est-à-dire celle qui regarde Anticosti, qu'est située la zone appelée french shore, qui pendant tant d'années a amené des discussions entre le Gouvernement français et le Gouvernement anglais. Cette question a pris fin lors du règlement des affaires franco-britanniques en 1900.

Il montre les îles de la Madeleine, du Prince-Édouard, les charbonnages de Sydney, qui sont une grande ressource

pour le Canada, et la pointe de Gaspé, où Jacques Cartier avait abordé pour la première fois.

Il montre les grands bateaux à voyageurs qui circulent sur le Saint-Laurent et qui ont des tonnages de 4 à 5 000 tonnes. Ce fleuve est la grande artère de communication.

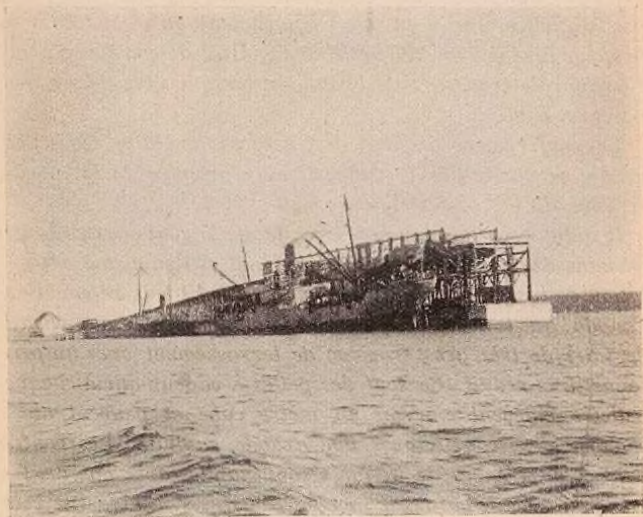


FIG. 13. — EN VUE D'ANTICOSTI.

Il conduit les auditeurs à Anticosti, leur montre la digue, les villas construites dans l'île pour les ingénieurs, les médecins, les ouvriers. Il fait défiler devant leurs yeux des photographies du chemin de fer qui sur une distance de 45 kilomètres environ circule dans l'île pour amener les bois jusqu'aux usines où ils sont sciés et préparés et de là vont se charger dans les bateaux le long du quai. Il fait voir un hôtel construit à la mode canadienne, les maisons de la petite ville de Port-Henri, de la baie Sainte-Claire. Il fait voir le mode de construction des passages de rivières sur des ponts formés

de bois empilés, très solidement assemblés par les Canadiens, qui ont vraiment le sens du travail du bois. Il montre un des lacs qui recueillent le bois et qui ainsi le tiennent à l'abri des incendies souvent très fréquents dans ces exploitations. Il indique les précautions multiples qu'il est nécessaire de prendre pour lutter contre les incendies, précautions qui sont très difficiles, car il arrive fréquemment qu'un incendie se propage à plus d'un kilomètre de l'endroit de son foyer principal par le transport de brandons, lorsque l'incendie a lieu par gros vent.

Le conférencier montre des navires de l'État canadien venant se ravitailler à Anticosti et y prendre de la viande fraîche, du lait et des légumes.

Il indique la façon rapide avec laquelle sont construits les chemins de fer, qui peuvent cependant soutenir une exploitation de trains intense. Il fait voir un outil très répandu au Canada, que le cinéma reproduira tout à l'heure, et qui permet de faire de très gros travaux de terrassement avec un personnel très réduit. Ce sont des pelles à vapeur qui à chaque pelletée enlèvent environ un mètre cube et peuvent ainsi charger des wagons avec une grande rapidité. Les routes tracées au travers de la forêt sont établies avec une dextérité surprenante par les trappeurs canadiens. L'hiver, le bois est coupé sous la neige et transporté en certains points ou près des rivières qui servent ensuite à l'amener aux endroits accessibles. La forêt est habitée particulièrement par des cerfs, des lièvres, des renards et même par des ours.

Le conférencier montre en passant un gros ours qu'il a pris vivant et dont il a fait don au professeur Hornaday, directeur du Parc zoologique de New-York, qui certainement est un des plus beaux jardins d'acclimatation du monde entier.

Il montre les wagons se chargeant de billots, l'arrivée de ces billots aux scieries et la rapidité de ces manœuvres industrielles.

Il fait voir des barrages de castors, ces animaux si curieux dont il cherche à sauver l'espèce en voie de disparition.



FIG. 14. — ARRIVÉE A ANTICOSTI.



FIG. 15. — FLOTTAGE DES BOIS.



Les castors sont des animaux d'une espèce prospère à Anticosti; ils se sont multipliés, malheureusement ils ont parfois l'inconvénient de devenir trop nombreux, ils font des barrages qui, quand ils sont trop importants, noient une superficie de terre considérable. Cet animal travaille en colonie de 7 à 8 individus dont l'un est le chef et donne ses ordres par des coups de queue plus ou moins rythmés, ils coupent des arbres avec leurs incisives et les font tomber juste à l'endroit où il est nécessaire que l'arbre vienne former barrage. Ces barrages sont établis de telle sorte qu'il ne passe pas une goutte d'eau au travers du barrage. Voici un barrage fait malgré nous, nous avons été obligés de le détruire. J'ajouterai que ce barrage démoli, on le trouve le lendemain reconstruit au même endroit, les castors le recommencent plusieurs fois de suite et ce n'est qu'au bout d'un certain nombre de fois que le castor dégoûté s'en va tenter l'aventure vers une autre région, refait rapidement un autre barrage qu'il calfeutre avec de la mousse et le rend tout à fait imperméable.

Le castor est un animal intéressant par sa fourrure, il se nourrit avec l'écorce des arbres, c'est un animal très pacifique, extrêmement intelligent, on l'a laissé disparaître presque partout. Il paraît qu'autrefois il peuplait Paris, car le mot bièvre signifie castor et la Bièvre était la patrie des castors si l'on en croit les documents de l'époque.

Le conférencier montre une voiture canadienne formée de deux trains de roues reliés par une planche élastique formant ressort. Ces voitures permettent de traverser les rivières



FIG. 16. — CHARGEMENT DU BALLAST.

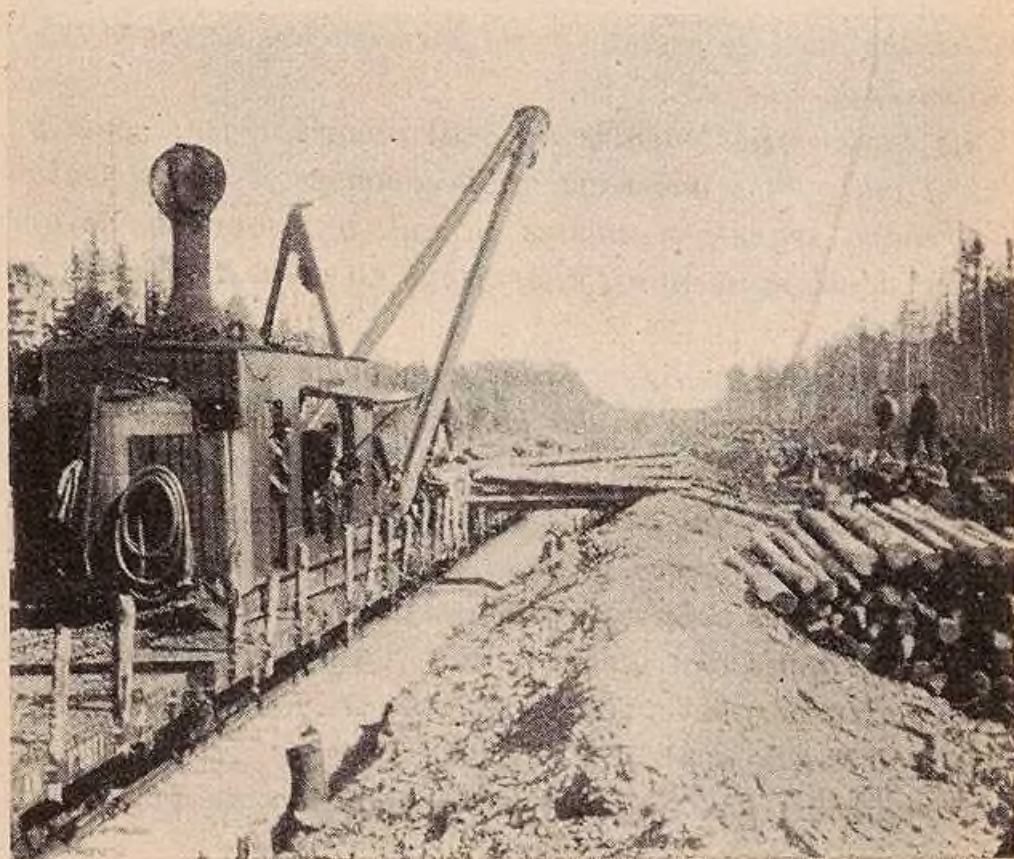


FIG. 17. — CHARGEMENT DE BOIS EN FORÊT.

à fonds rocheux; elles sont fort utiles, car les rivières sont souvent les meilleurs chemins pour circuler dans l'île. Il montre des cerfs tués, qui servent à l'alimentation des habitants; il montre des routes et les maisons où vivent les bûcherons qui travaillent au bois l'hiver. Ces maisons nommées loghouses sont formées de troncs d'arbres dont les interstices sont bourrés de mousse; elles sont très habitables.

Il montre également différents bateaux construits dans l'île, bateaux qui maintenant sont presque tous munis de moteurs à l'huile de pétrole et qui rendent de grands services pour ravitailler les différents points autour de l'île.

Enfin, il indique que les rivières sont abondantes en saumons, ce qui permet à un grand nombre de pêcheurs sportifs, notamment des Canadiens et des Américains, de venir louer la pêche de ces rivières pour se livrer à leur sport favori. On part à la pêche en remontant les rivières dans des bateaux trainés par des chevaux et l'on s'arrête aux endroits où la hauteur d'eau permet aux saumons de séjourner. La pêche à la ligne du saumon nécessite de l'adresse et de la force et il n'est pas rare de prendre avec des mouches artificielles des saumons de 15 à 25 livres.

Le conférencier montre un petit renard argenté pris par lui et placé dans une cage, qu'il commençait à apprivoiser. Le renard argenté a, comme on sait, une fourrure de prix et son développement est intéressant au point de vue du rendement.

Il montre des maisons faites à la mode canadienne, dans lesquelles des gardes ou des habitants peuvent passer l'hiver à côté de leurs animaux et se livrer au piégeage des loutres, des renards ou des castors et à la préparation du poisson destiné à être conservé. Il montre des pêches de morues, des flétans, énormes poissons analogues aux turbots. Il fait passer la photographie d'un flétan pesant 126 kilos. Ces poissons se prennent généralement à la ligne par une profondeur de 100 mètres aux abords de l'île.

Il montre la photographie de la souricière dans laquelle il

a pris l'ours destiné au Parc zoologique de New-York. Cet ours était extrêmement furieux au moment de sa prise, mais il est devenu très docile quand, pendant plusieurs jours, le conférencier lui a donné du miel dont il était très friand, au point de manger non seulement le miel, mais encore le papier qui l'avait contenu.

Le conférencier fait passer pour terminer quelques vues de



FIG. 18. — BARRAGE FAIT PAR DES CASTORS.

cinéma prises dans l'île, notamment pour le chargement du bois, l'approvisionnement dans les bateaux, le fonctionnement de la pelle à vapeur qui prend du ballast pour le mettre sur des wagons. Pour finir, il fait assister l'assemblée à un match de boxe entre deux jeunes ours pris à Anticosti, ce qui met en joie les auditeurs.

Mesdames et Messieurs, je m'excuse d'avoir parlé pendant trop longtemps d'Anticosti, mais il pouvait

être intéressant pour vous de connaître une industrie exercée par des Français au Canada et en même temps, comme je vous le disais, l'origine du papier sur lequel est imprimé le journal que vous lisez chaque matin. Vous vous souviendrez de

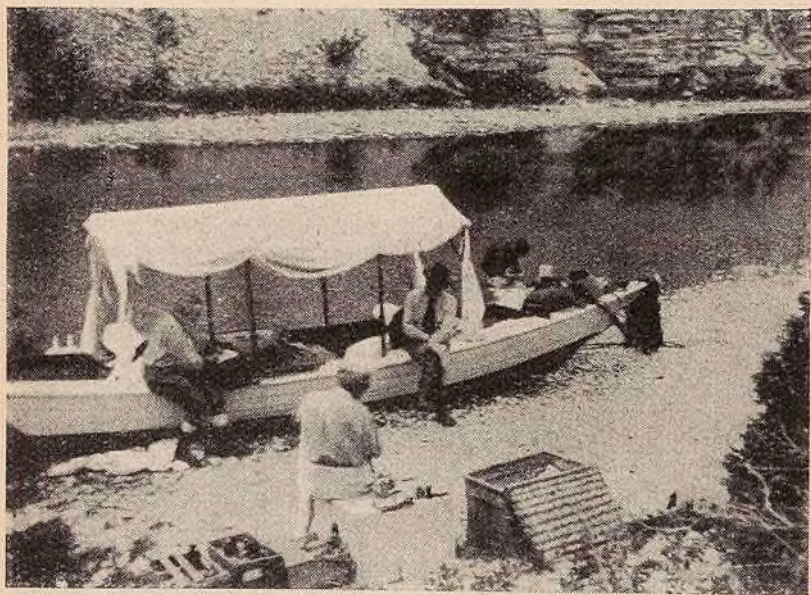


FIG. 19. — LA PÊCHE.

l'effort considérable des trappeurs et des préparateurs de cette pâte de bois qui en est la substance, et vous saurez qu'à côté de la Suède et de la Norvège, pays également producteurs de bois, il y a surtout un grand pays dans lequel nous avons de bons amis, les Canadiens, qui sont de très grands producteurs de cette matière première si précieuse.

Je n'ai pu vous donner qu'une appréciation très rapide de mon voyage au Canada. Vous me par-

donnerez de vous avoir retenus si longtemps, mais vous serez, je l'espère, tout à fait d'accord avec moi pour penser que ces amis si puissants, chez lesquels nous retrouvons tant d'arrière petits-fils, nous



FIG. 20. — PETITS RENARDS ARGENTÉS.

devons chercher à les mieux connaître et à les aimer toujours davantage. Nous devons vis-à-vis de ces grands peuples, aussi bien le peuple canadien que le peuple américain, être quoi qu'il arrive toujours reconnaissants de l'effort qu'ils ont fait l'un et l'autre pendant notre terrible guerre. Pensez un peu quel pouvait être l'esprit de ces hommes, qui

venaient de leurs lointains pays, d'où la France pouvait leur paraître bien petite? Ils sont accourus à notre aide et ont fait le sacrifice de leur vie pour défendre la liberté avec nous. Ces deux pays, et en particulier le Canada, devront toujours être placés au plus profond de nos cœurs. C'est le vœu le plus sincère que je forme et la conclusion de la conférence que j'ai eu le grand honneur de faire devant vous (*Vifs applaudissements*).



ÉCOLE SPÉCIALE DES TRAVAUX PUBLICS, DU BATIMENT ET DE L'INDUSTRIE

Reconnue par l'État — Décret du 5 février 1921

Rue Du Sommerard, rue Thénard et boulevard Saint-Germain, Paris (5^e)

CONSEIL DE PERFECTIONNEMENT

Président : M. KLEINE, inspecteur général des Ponts et Chaussées en retraite, directeur honoraire de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

Membres :

MM. CORBIER, président de la Chambre Syndicale des Forces hydrauliques.
BLONDEL, membre de l'Institut, Professeur à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

RATEAU, membre de l'Institut, ancien professeur à l'Ecole Nationale des Mines, Industriel.

RECHNIEWSKY, Ingénieur, administrateur de la Compagnie Française Thomson-Houston.

PHILIPPE-FOUGEROLLE, ancien président du Syndicat des Entrepreneurs de Travaux Publics, membre du Conseil Supérieur des Travaux Publics.

DUFOUR, Ingénieur-Constructeur.

MM. AUBURTIN, architecte en chef des Bâtiments civils et des Palais Nationaux, membre du Conseil supérieur des Bâtiments civils.

Lieutenant-colonel ESPITALIER, ancien professeur du cours de construction à l'Ecole d'Application de Fontainebleau.

VERDIN, Ingénieur-Constructeur, président de l'Association Amicale des anciens Elèves.

Général GAGES, ancien directeur des Ateliers de Construction de Bourges.

LÉON EYROLLES, Ingénieur, directeur de l'Ecole.

ERÈVE, ingénieur des Ponts et Chaussées, directeur adjoint de l'Ecole.

ÉCOLE DE PLEIN EXERCICE (EXTERNAT ET MAISON DE FAMILLE)

L'École de plein exercice (enseignement sur place, reconnu par l'État) comprend deux établissements ayant un rôle distinct : à Paris, l'administration ; à Arcueil-Cachan, distant de quelques minutes de Paris, fonctionne la plus vaste École d'application d'Ingénieurs existant en France et qui ne couvre pas moins de 74.000 mètres carrés.

L'École de plein exercice est actuellement fréquentée par plus de 1.000 élèves ; elle comprend trois grandes Écoles bien distinctes, dont chacune, ayant son enseignement particulier, conduit aux diplômes supérieurs ci-après désignés. À noter que ces diplômes sont reconnus par l'État et signés par le sous-secrétaire d'État de l'Enseignement technique.

ÉCOLE SUPÉRIEURE DES TRAVAUX PUBLICS

Diplôme d'Ingénieur des Travaux publics

ÉCOLE SUPÉRIEURE DU BATIMENT

Diplôme d'Ingénieur-Architecte

ÉCOLE SUPÉRIEURE DE MÉCANIQUE

ET D'ÉLECTRICITÉ

Diplôme d'Ingénieur-Électricien

LIBRAIRIE DE L'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE

(Édition d'ouvrages techniques de premier ordre)

- I. Encyclopédie industrielle et commerciale. — II. Le livre de la Profession. — III. Collection des monographies industrielles et commerciales. — IV. Cours et conférences du Conservatoire national des Arts et Métiers. — V. Bibliothèque des Annales et Ouvrages de l'Administration des P. T. T.

Catalogue gratuit sur demande.

LIBRAIRIE DE L'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE

LÉON EYROLLES, Éditeur
3, rue Thénard, Paris (V^e)

CONFÉRENCES

faites au Conservatoire National des Arts et Métiers
éditées et mises en vente

PREMIÈRE SÉRIE (1920)

1. Les Métallurgies. — M. LÉON GUILLET, professeur au Conservatoire National des Arts et Métiers et à l'Ecole Centrale des Arts et Manufactures. Prix..... 1 fr. 50

2. L'Aviation. — M. R. SOREAU, professeur au Conservatoire National des Arts et Métiers, vice-président de l'Aéro-Club de France. Prix..... 1 franc

3. Les recherches scientifiques et industrielles et les inventions. — M. J.-L. BRETON, député, directeur des recherches scientifiques et industrielles et des inventions. Prix..... 2 francs

4. L'évolution du matériel d'artillerie. — M. le lieutenant-colonel RIMAILHO. Prix..... 2 fr. 50

5. Les chars d'assaut. — Leur rôle sur le champ de bataille. — Leur utilisation dans les travaux de la paix. — M. le général ESTIENNE. Prix..... 2 fr. 50

6. Le Service géographique de l'armée pendant la guerre. — M. le général BOURGEOIS, membre de l'Institut, directeur honoraire du Service géographique de l'armée. Prix..... 2 fr. 50

7. De la fabrication des poudres et explosifs. — M. LHEURE, ancien directeur du Service des poudres. Prix..... 2 francs

8. Les radio-éléments et leurs applications. — M^{me} CURIE, professeur à la Sorbonne. Prix..... 1 fr. 50

9. La chimie de guerre. — Les gaz de combat. — M. MOUREU, membre de l'Institut, professeur au Collège de France. Prix..... 1 fr. 50

10. Le rôle du laboratoire d'usines. M. ALBERT PORTEVIN, maître de conférences à l'Ecole centrale des Arts et Manufactures. Prix..... 2 fr. 50

11. Les industries chimiques. — M. FLEURENT, professeur au Conservatoire national des Arts et Métiers. Prix..... 1 fr. 50

DEUXIÈME SÉRIE (1921)

1. L'aide des colonies au relèvement de l'industrie nationale. — M. JEAN DYBOWSKI, membre de l'Académie d'agriculture. Prix..... 1 franc

2. Les moteurs à combustion. — M. DROSNE, ingénieur en chef aux Etablissements Schneider. Prix..... 1 franc

3. Les richesses économiques de l'Alsace et de la Lorraine. — M. LEBRUN, sénateur de Meurthe-et-Moselle, ancien ministre. Prix..... 2 francs

4. Les chemins de fer pendant et après la guerre. — M. PESCHAUD, secrétaire général de la Compagnie d'Orléans. Prix..... 2 francs

5. L'utilisation du combustible dans la métallurgie. — M. DE LOISY, ingénieur civil des Mines. Prix..... 2 fr. 50

6. La Roumanie nouvelle. — M. DE MARTONNE, professeur à la Sorbonne. Prix..... 1 fr. 50

7. Les banques d'émission et la guerre. — M. RIST, professeur à la Faculté de Droit. Prix..... 1 franc

8. L'aluminium (emplois industriels du métal et de ses principaux alliages). — M. GUÉRIN, ingénieur, chef des laboratoires de l'aluminium français. Prix..... 2 fr. 50

9. La valorisation du travail humain (applications aux reconstructions des régions dévastées). — M. PAUL RAZOVS, commissaire contrôleur au Ministère du Travail. Prix..... 2 francs,