

PARIS-CANADA

Organe Hebdomadaire des Intérêts Canadiens & Français.

FRANCE

PRIX DU NUMÉRO: 25 Centimes | ABONNEMENTS: Un an, 12 fr. 50

Emile GIROUARD, ADMINISTRATEUR

DIRECTEUR: HECTOR FABRE

BUREAUX, 10, rue de Rome, Paris.

CANADA

PRIX DU NUMÉRO: 5 Centimes | ABONNEMENTS: Un an, \$ 2.50

S. MARCOTTE, AGENT GÉNÉRAL, QUÉBEC

SOMMAIRE.

Le 24 juin. — Un discours de lord Lansdowne. — Notes diverses. — Le monument Jacques Cartier. — Les Acadiens après leur dispersion (1755-1775). — Informations. — De Montréal à Victoria par le Pacifique canadien (suite). — Bibliographie.

LE 24 JUIN

L'année dernière nous écrivions :

« Aujourd'hui, 24 juin, fête nationale annuelle des Canadiens-Français. Le *Paris-Canada* dont le numéro hebdomadaire porte cette date chère à tous ceux qui représentent la race française en Amérique, exprime le vœu patriotique que la fête nationale Canadienne soit célébrée avec éclat l'année prochaine à Paris. »

Ce vœu auquel tous nos lecteurs et nos confrères de la presse canadienne s'étaient associés va être réalisé. Le Commissaire général du Canada, M. Fabre, vient de prendre l'initiative de la fondation à Paris d'une Société nationale Canadienne-Française Saint-Jean-Baptiste, ainsi qu'on le verra par la lettre suivante :

Paris, le 8 Juin 1887.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous informer de la fondation de la SOCIÉTÉ NATIONALE CANADIENNE-FRANÇAISE SAINT-JEAN-BAPTISTE DE PARIS dont je vous soumetts ci-contre un extrait des statuts provisoires.

L'intérêt que vous portez depuis longtemps à l'œuvre patriotique que la nouvelle Société se donne pour programme, me fait espérer que vous voudrez bien accepter d'en faire partie. La première Assemblée générale qui déclarera la Société définitivement constituée, devant avoir lieu le 24 juin, jour de la fête nationale des Canadiens-Français, chez Marguery, 34, Boulevard Bonne-Nouvelle, à sept heures du soir, je vous serais très obligé d'adresser votre adhésion le plus tôt possible, au secrétaire provisoire, M. Foursin, 10, rue de Rome, chargé de vous donner, si vous le désirez, communication complète des statuts

et de recueillir les observations que vous pourriez avoir à formuler.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération très distinguée,

Le Commissaire-général du Canada
HECTOR FABRE.

La réunion sera suivie d'un banquet. Le prix du billet est de 15 francs. Les personnes qui désirent y prendre part voudront bien envoyer leurs noms au secrétaire avant le 23 au soir.

EXTRAIT DES STATUTS

I. La Société nationale Canadienne-Française Saint-Jean-Baptiste de Paris a pour objet :

De répandre en France la connaissance du Canada en étudiant son histoire et sa littérature, la géographie et les ressources naturelles de son territoire, sa législation, les progrès de son commerce, de son industrie et de ses voies de communication, le mouvement statistique de sa population, au point de vue des relations à développer entre les deux pays ;

De se mettre en rapport avec les Sociétés Saint-Jean-Baptiste ou similaires établies au Canada et aux États-Unis, et de participer, à l'exemple de ces sociétés, à tout ce qui peut servir les intérêts des populations françaises.

Pour accomplir l'œuvre qu'elle se propose, la Société se place sur le terrain purement national et s'interdit de prendre part à toute manifestation politique ou autre, de nature à altérer l'union de ses membres.

La Société célèbre chaque année, le 24 juin, la fête nationale des Canadiens-Français.

II. La Société est composée de Canadiens et d'Acadiens habitant ou non la France, et de Français.

III. La cotisation annuelle est fixée à 5 francs. Chaque membre peut se libérer définitivement de cette cotisation au moyen d'un versement unique de 100 francs.

IV. La Société a pour Président de droit le Commissaire général du Canada ou son délégué ; elle est administrée par un Conseil composé des cent premiers membres inscrits.

La célébration à Paris du « 24 JUIN » causera une vive satisfaction à tous nos compatriotes du Canada et des États-Unis. Réunis le même jour dans les sociétés Saint-Jean-Baptiste, qui existent partout en Amérique où il y a un groupe de Canadiens, cet événement marquera à leurs yeux, mieux que tout autre fait, le progrès des relations enfin renouées entre le Canada et la France. Chacune de ces sociétés fêtera la naissance de la société-sœur de Paris qui aura ainsi, dès son début, la bonne fortune de fournir un motif nouveau d'union et de réjouissance patriotiques.

UN DISCOURS DE LORD LANSDOWNE

Il est rare qu'au Canada le gouverneur général prenne la parole en son nom personnel. Sur toutes les questions d'ordre public, il laisse dire ses ministres. Il ne s'entend pas par avance avec eux sur ce qu'ils vont dire, ni ne les prend jamais à partie pour ce qu'ils ont dit. Leurs déclarations échappent à son contrôle, sinon toujours à son attention. Son rôle se borne à tenir le gouvernement impérial au fait de ce qui, dans notre politique, peut affecter les intérêts généraux de l'Empire, et à servir d'intermédiaire entre les deux gouvernements, pour amener une action commune, dans les affaires qui, comme celle des pêcheries, engagent la responsabilité du cabinet de Londres.

Les circonstances prêtent en ce moment à une attitude moins effacée, et sans sortir de la réserve constitutionnelle que, comme ses prédécesseurs, il a toujours observée, Lord Lansdowne a pu, tout récemment, traiter à son tour les questions du jour. Le noble lord vient de subir une légère épreuve dont il est sorti avec honneur et qui n'a fait que raffermir sa popularité. Un député irlandais, M. O'Brien, a traversé l'Atlantique pour porter devant l'opinion canadienne le procès engagé entre Lord Lansdowne et quelques-uns de ses fermiers. Mais notre population, tout en restant fidèle au désir exprimé par les divers parlements de voir s'étendre à l'Irlande le régime dont nous jouissons, n'a point voulu, en général, se porter juge d'un différend qui échappe bien certainement à sa juridiction. A la suite de ces événements, le gouverneur a été bien aise de profiter de l'occasion que lui offrait le Club national, à Toronto, de montrer que cette tentative lui avait laissé toute sa liberté d'esprit, et de témoigner en même temps de sa reconnaissance à l'égard de l'opinion qui lui était restée fidèle en indiquant combien sur tous les problèmes qui nous intéressent son sentiment est d'accord avec le nôtre.

La première question abordée par le gouverneur dans son discours, est naturellement

celle des pêcheries. Il a déclaré que les deux gouvernements, le gouvernement impérial et le gouvernement colonial, avaient été, sur les points essentiels, toujours d'accord; il a ajouté que le cabinet de Londres n'avait pas un seul jour agi sans avoir au préalable consulté le cabinet d'Ottawa. Quant à la solution elle lui paraît indiquée comme prochaine, et il est convaincu que le conflit en disparaissant ne laissera, après lui, aucune trace d'irritation.

La question des pêcheries a fourni à l'éminent orateur l'occasion d'une sorte de déclaration générale. Il voit dans la conduite du gouvernement impérial, dans le soin qu'il a apporté de consulter, à chaque phase des négociations, l'autorité coloniale, la preuve qu'en aucune circonstance on ne tranchera les questions relatives au Canada sans notre avis.

Un passage fort piquant du discours est celui qui touche à la conférence de Londres. Le gouverneur en a loué le programme restreint et, a-t-il dit, un peu terre-à-terre.

C'est ce terre-à-terre même qui lui plaît. Le vague qui règne encore dans les projets de fédération impériale l'effraie et il en a plaisanté agréablement.

On m'a souvent demandé, a-t-il dit, ce que je pensais de la fédération impériale, et j'ai toujours répondu que je le dirais aussitôt qu'on m'aurait appris ce qu'on entendait par fédération impériale. J'ai lu sur cette question plus d'un essai ingénieux; mais je n'ai pas encore eu connaissance d'un plan sérieux ou ayant chance de durer six mois.

Puis, s'élevant à un ton plus grave, il a ajouté :

Nous attendons encore le projet qui, une fois en opération, ne porterait pas atteinte à la force et à la solidité du gouvernement central d'une part, et qui, de l'autre, offrirait aux colonies un moyen efficace, et non point illusoire, d'influence dans les conseils de la nation, sans pour cela leur enlever en grande partie les libertés dont elles jouissent aujourd'hui.

Ce n'est point trop s'avancer que de voir, dans ces paroles, l'écho de la pensée de Lord Salisbury et d'y lire l'arrêt de mort de la fédération impériale.

Lord Lansdowne a vu, en revanche, avec grand intérêt la conférence de Londres s'occuper de la défense de l'Empire. Il n'est pas d'avis pourtant que le Canada doive faire beaucoup plus qu'il ne fait aujourd'hui. Il déclare qu'il serait absurde de demander à un jeune pays de gaspiller ses ressources à élever des forteresses lorsqu'il peut si bien les employer à construire des chemins de fer. Il lui semble que par la construction du transcontinental nous nous sommes acquittés, en grande partie, de nos devoirs à l'égard de la Métropole.

C'est par cette déclaration que Lord Lansdowne a clos son discours, certainement le plus libéral qu'on ait entendu depuis longtemps de la bouche d'un gouverneur.

NOTES DIVERSES

Inscrits à l'agence du gouvernement du Canada, 10, rue de Rome :
L'abbé Quinn, Richmond, hôtel Fénelon.
M. J. Bourdeau, Montréal, " "
M. Joseph Bedard, Richmond " "
M. Raymond Masson, Terrebonne, 7, rue Casimir Delavigne.

MM. Garrigue, de Bordeaux, et de Saint-Victor, de Rouen, partis récemment pour le Canada, se sont fixés à Notre-Dame de Laterrière, une des paroisses du Lac Saint-Jean.

La Section française de la Société Royale du Canada vient de procéder au renouvellement annuel de son bureau.

M. Faucher de Saint-Maurice a été élu président; M. Pamphile Le May, vice-président, et M. Alphonse Lusignan, secrétaire.

M. Sylva Clapin, établi depuis quelques années déjà à Paris, dans le commerce de la librairie, doit partir ces jours-ci pour l'Angleterre, d'où il s'embarquera le 30 courant pour un voyage de deux mois au Canada. M. Clapin se propose de parcourir la province de Québec, et de visiter quelques centres canadiens-français des États-Unis, pour affaires de commerce.

La ligne de bateaux à vapeur et de tramways reliant Mattawa au lac Temiscamingue a commencé son service régulier.

Cette ligne va être renforcée d'un nouveau bateau à vapeur « La Minerve » qui sera lancé à la baie des Pères, sur le lac, le 21 courant.

Sir A. P. Caron accompagné du général Middleton ira cet été dans la Colombie Anglaise pour faire une inspection de l'état des défenses militaires de cette province.

D'après un rapport officiel qui vient d'être publié, il est arrivé au Canada, du mois de janvier 1886 au mois de mars 1887, 797 Chinois, dont 787 à Victoria, 4 à Montréal, 8 à Emerson et 4 à Port-Arthur.

Sir Donald Smith vient d'être élu président de la Banque de Montréal, en remplacement de M. Smythers décédé.

Le steamer « Abyssinia », le premier de la ligne Trans-Pacifique, est parti de Yokohama le 30 mai et doit arriver à Vancouver le 13 juin. Il a à son bord plusieurs passagers de cabine pour le Canada, l'Angleterre et les États-Unis, ainsi que 83 Chinois pour San-Francisco. Sa cargaison se compose de 2,500,000 livres de thé, 63 ballots de soie et 35 tonnes de marchandises. Il sera suivi par le *Parthia*, 19 juin, et le *Batavia*, 10 juillet, qui doivent arriver à Vancouver les 4 et 26 juillet et auront, eux aussi, plusieurs passagers et une bonne cargaison.

Le nouveau Provincial des RR. PP. Oblats du Canada, est le R. P. Célestin Augier.

Trois nouvelles familles françaises composées de douze personnes sont arrivées de France au Canada. Elles viennent du département du Cher et ont été se fixer à Varennes auprès d'un de leurs compatriotes, M. Rattelode qui est employé par M. Massue.

La révérende sœur Toussaint, assistante du couvent de la Présentation de Marie, de Bourg-Saint-Andéol, accompagnée de deux autres religieuses de cette communauté, est partie par le steamer *La Bretagne*, pour aller visiter les missions que la communauté de la Présentation possède au Canada.

La Société numismatique et des antiquaires de Montréal a décidé définitivement de célébrer le vingt-cinquième anniversaire de sa fondation l'automne prochain, par une exposition de portraits,

tableaux, documents et autres objets se rapportant à l'histoire du Canada.

La Société a décidé de frapper une médaille commémorative. Suivant le vœu unanime, cette médaille portera sur un côté le buste de M. le juge Baby, l'antiquaire infatigable qui a sauvé de la destruction tant de documents précieux pour l'histoire canadienne.

M. Joseph Tassé, directeur de la *Minerve*, doit publier dans quelques mois un livre intitulé : *Les deux Frances*.

LE MONUMENT JACQUES CARTIER

Nous lisons dans le *Courrier du Canada* :
Le président du comité littéraire et historique vient de recevoir de M. le général Boulanger la somme de vingt dollars à titre de souscription à l'œuvre du monument Jacques-Cartier. Ce don généreux était accompagné de la lettre très sympathique que nous publions ci-après :

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 7 mai 1887.

Ministère de la Guerre.

Cabinet du Ministre.

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous adresser la somme ci-incluse de vingt dollars que Monsieur le général Boulanger, ministre de la guerre, me charge de vous envoyer comme montant de sa souscription pour l'érection d'un monument à Jacques Cartier.

Le ministre me prie de vous exprimer sa profonde sympathie pour l'œuvre à la tête de laquelle vous êtes placé.

Le souvenir de son voyage au Canada est d'ailleurs trop présent à sa mémoire, pour qu'il ne soit pas heureux de trouver cette occasion de vous témoigner sa sympathie.

Veuillez agréer,

Monsieur le Président,

l'assurance de ma considération la plus distinguée.

(Signé) C. EICHERT,

Sous-intendant militaire.

A Monsieur le Président du comité littéraire et historique à Québec.

M. le duc d'Aumale a fait inscrire son nom pour une somme de cent francs sur le bulletin de souscription du monument Jacques Cartier.

LES ACADIENS APRÈS LEUR DISPERSION (1755-1775)

Depuis la publication du travail de M. l'abbé H. R. Casgrain, de nombreux renseignements ont permis à l'auteur de compléter, dans un nouveau chapitre, ce qu'il n'avait pu indiquer que dans une note.

Durant les années qui suivirent, un petit nombre de captifs, et même quelques familles, furent emmenés de la Nouvelle-Angleterre dans la Grande-Bretagne et réunis aux quinze cents prisonniers de guerre transportés de la Virginie. Quel fut le sort de tous ces prisonniers ? On le connaît du moins en partie, d'après un mémoire de M. de la Rochette, qui alla les visiter en 1762, par ordre du duc de Nivernais, ambassadeur de France à Londres, dont il était le

secrétaire. « Quinze cents Acadiens, dit ce mémoire, débarqués en Virginie, furent envoyés presque aussitôt en Angleterre. Dispersés dans tous les ports de ce royaume, un grand nombre y périrent de misère et de chagrin. Trois cents avaient abordé à Bristol, où ils n'étaient point attendus, car on ne les attendait nulle part; ils passèrent trois jours et trois nuits sur les quais de la ville, exposés à toutes les injures de l'air. On les renferma à la fin dans quelques édifices ruinés où la petite vérole en fit périr une grande partie.

« Ceux qui étaient à Liverpool, ayant adressé à M. le duc de Nivernais, une requête dans laquelle ils lui exposaient les persécutions que leur attachement pour la France ne cessait de leur attirer et où ils réclamaient sa protection, et comme Français et comme malheureux, celui-ci dépêcha secrètement vers eux son secrétaire, M. de la Rochette, avec instruction de les assurer de la protection du roi.

« Arrivé à Liverpool le 31 décembre, M. de la Rochette se transporta au quartier des Acadiens et après s'être fait connaître à ceux qui avaient envoyé la requête à M. le duc de Nivernais, en leur produisant cette même requête, il leur fit part de sa mission et des ordres qu'il avait reçus de Son Excellence. Quelques précautions qu'il eût prises pour les engager à modérer leur joie, il ne put empêcher que des cris de Vive le Roi ne se fissent entendre dans leur quartier, au point même que quelques Anglais en furent scandalisés. Les larmes succédèrent à ces premières acclamations. Plusieurs semblaient entièrement hors d'eux-mêmes; ils battaient des mains, les levaient au ciel, se frappaient contre les murailles et ne cessaient de sangloter. Il serait impossible enfin de décrire tous les transports auxquels ces honnêtes gens s'abandonnèrent: ils passèrent la nuit à bénir le roi et son ambassadeur, et à se féliciter du bonheur dont ils allaient jouir.

« Lorsqu'ils furent revenus de ce premier accès de joie, le sieur de la Rochette obtint d'eux les éclaircissements suivants sur leur situation actuelle.

« Depuis sept ans, on les a détenus dans la ville de Liverpool où ils ont été transportés de la Virginie. Quelques mois après leur arrivée on leur assigna un certain nombre de maisons dans un quartier séparé en leur donnant la ville pour prison. On assigna pareillement une paie de six sols par jour à tous ceux qui avaient plus de sept ans, et de trois sols aux enfants au dessous de cet âge.

« Ils étaient arrivés à Liverpool au nombre de trois cent trente-six, et ils sont réduits aujourd'hui à deux cent vingt-quatre. Pendant les sept années de leur détention on les a peu inquiétés; mais depuis que la paix est décidée, on ne cesse de travailler à les séduire. Langton, commissaire des prisonniers acadiens, les fit paraître devant lui dans les premiers jours de décembre et leur représenta que la France les ayant abandonnés depuis si longtemps, le roi d'Angleterre voulait bien les regarder comme ses sujets et qu'il les renverrait en Acadie où on leur rendrait leurs terres et leurs troupeaux. Ils répondirent tous unanimement qu'ils étaient Français et que c'était au roi de France à décider de leur sort.

« Le commissaire les traita alors de rebelles. Il les menaça de les faire enfermer

et de réduire leur paie: mais comme rien ne les intimidait, il eut recours à un moyen qui, par l'attachement qu'ont les Acadiens pour leur religion, semblait être infaillible.

« On choisit un certain prêtre écossais, directeur des Acadiens, en lui promettant la place de curé principal des villages catholiques d'Acadie. Cet homme leur prêcha des sermons scandaleux et cinquante-quatre, presque tous composés de vieillards, se déterminèrent, d'après ses sermons, à repasser dans leur pays. On doit dire cependant qu'ils n'ont voulu signer aucuns écrits que le commissaire leur a fait présenter. Tous ceux-là ont écrit depuis à M. le duc de Nivernais pour le supplier de les réclamer comme sujets du roi. Le reste, au nombre de cent soixante-dix personnes faisant trente-huit familles, ne se laissa pas convaincre.

« Les Acadiens de Liverpool ayant fait savoir à M. le duc de Nivernais qu'il se trouvait encore près de six cents de leurs frères à Southampton, Penryn et Bristol, Son Excellence donna ordre au sieur de la Rochette de se rendre aussi secrètement dans ces trois villes.

« Le sieur de la Rochette arriva à Southampton le 18 janvier 1763. Mais comme il n'avait aucune marque à laquelle les Acadiens pussent le reconnaître, et que d'ailleurs les artifices répétés des Anglais engageaient ce peuple à la plus grande défiance, il ne put les convaincre ni de la réalité de sa mission, ni de celle de ses instructions. Il les quitta cependant satisfait de leur zèle pour le roi, et persuadé que l'excès de ce même zèle était l'unique motif de leur défiance. Plus voisins de Londres que leurs frères et placés dans une ville qui devient en été, le rendez-vous d'une partie de la noblesse anglaise, les Acadiens de Southampton avaient essuyé des attaques plus fréquentes et plus dangereuses. Le général Mordaunt et même en dernier lieu le duc d'York n'avaient pas cru au dessous d'eux de les solliciter de renoncer à la France. D'ailleurs dans le moment où le sieur de la Rochette leur fut envoyé, ils attendaient une réponse de la part des commissaires anglais accoutumés à les tromper, et c'était pour eux une raison de défiance très légitime. Ils prirent le parti de dépêcher deux de leurs à M. le duc de Nivernais pour s'assurer de la vérité et il ne leur reste aujourd'hui aucun doute. Ces Acadiens se trouvent réduits à deux cent dix-neuf de trois cent quarante qu'ils étaient à leur débarquement en Angleterre.

« De Southampton le sieur de la Rochette partit pour Penryn, où il se rendit le 25 janvier. Il y trouva cent cinquante-neuf Acadiens dans la situation la plus déplorable. Depuis la fin de novembre 1762, le gouvernement a arrêté leur paie. Ceux qui n'ont appris aucun métier vivent d'emprunt; les veuves et les orphelins demandent l'aumône, et ils doivent entre eux plus de deux cent cinquante guinées dans le bourg. Cette paie est comme à Liverpool de six sols par jour, pour chaque personne au-dessus de sept ans et de trois sols au-dessous de cet âge. Les Acadiens de Penryn ne demeurent point dans un quartier séparé, mais sont distribués dans diverses maisons bourgeoises, et d'ailleurs plusieurs de leurs jeunes gens en apprentissage chez des ouvriers anglais y ont contracté des inclinations très peu françaises; ainsi il y a lieu de craindre que le secret exigé d'eux par le sieur de la Rochette n'ait pas été observé avec autant d'exactitude que

dans les autres villes. Il faut dire aussi que plusieurs d'entre eux, ajoutant peu de foi aux assurances qui leur étaient données, leur bonne volonté n'a pas été unanime.

« Le sieur de la Rochette arriva à Bristol le 31 janvier. Il y trouva les Acadiens au nombre de cent quatre-vingt-quatre personnes qui s'abandonnèrent entièrement à la protection du roi. Ils n'eurent aucune peine à prendre confiance dans le sieur de la Rochette, parce qu'ils avaient vu les deux députés, qui de Southampton, s'étaient rendus auprès de M. le duc de Nivernais.

« Il y a une défiance générale qui prévaut plus ou moins chez tous ces Acadiens et dont voici les principaux motifs:

« 1^o Leurs frères, qui furent transportés en France au commencement de la guerre, y restèrent plusieurs mois sans recevoir aucun secours et ils craignent d'éprouver le même sort en arrivant dans le royaume.

« 2^o Ils se flattent toujours de retourner en Acadie et d'y jouir du libre exercice de leur religion, sous la protection du roi. Ceux même qui sont en France, à Boulogne, à Saint-Malo et à Rochefort persistent dans cette opinion et l'ont même écrit aux Acadiens en Angleterre.

« 3^o Ils craignent que le roi n'abandonne leurs frères dispersés dans les colonies anglaises de l'Amérique, et ceux-là forment le plus grand nombre, étant plus de dix mille qui meurent de faim. De temps en temps, il s'en sauve quelques-uns en Europe, et deux familles de ces malheureux sont arrivées, il y a quelques semaines, de Boston à Bristol. Les Anglais cependant en transportent tous les jours.

Le mémoire de M. de la Rochette se termine par le tableau suivant de la population acadienne:

ANGLETERRE

A Liverpool.....	224
A Southampton.....	219
A Penryn.....	159
A Bristol.....	184
Pris à bord des corsaires, environ ...	80
	<u>866</u>

EN FRANCE

A Boulogne, Saint-Malo, Rochefort, etc.....	2,000
Dans la Nouvelle-Angleterre, le Maryland, la Pensylvanie, la Caroline, etc.....	10,000
Total.....	<u>12,865</u>

« On ne garantit pas l'exactitude des deux dernières évaluations que l'on ne tient que des Acadiens d'Angleterre. »

Ce mémoire de M. de la Rochette et l'intérêt que prenait l'ambassadeur de France aux prisonniers acadiens, étaient dus en partie aux efforts persévérants de l'abbé Le Loutre, leur ancien missionnaire. Fait prisonnier lui-même, à son retour en Europe, après la prise de Beauséjour, il avait subi huit ans d'une dure captivité dans l'île de Jersey; mais cela n'avait pas ralenti son zèle pour ce peuple. Dès sa mise en liberté, il alla les visiter dans les ports de mer, et après la conclusion de la paix, il fut un des agents les plus actifs de leur repatriement, et de leur établissement dans le Poitou, dans le Berry et à Belle-Isle-en-Mer, où leurs descendants existent encore.

INFORMATIONS

M. Storkwell, qui est à Ottawa, dit qu'il a organisé en Angleterre une compagnie pour l'exploitation des pêcheries de l'île d'Anticosti. On salera le hareng, le saumon et la morue. Plusieurs personnes, connaissant cette industrie, sont arrivées de Yarmouth à Québec par le « Nestorian » et sont parties pour l'île d'Anticosti.

Il se forme en ce moment plusieurs compagnies pour l'exploitation du fer et de l'acier au Canada. Ce serait le nouveau tarif sur les fers qui aurait ce résultat.

La puissante compagnie Brown et Cie, de Cleveland, Ohio, va remettre en opération les vastes usines de fer de London, Ontario. Elle emploiera plus de deux cents hommes.

La compagnie « Hamilton Rolling Mills » vient de doubler le nombre de ses employés. On parle de recommencer l'exploitation des vieilles Forges de Saint-Maurice, près des Trois-Rivières.

On dit qu'il y a une entente entre le gouvernement canadien et le gouvernement anglais pour faire explorer de nouveau, par les ingénieurs compétents, toute la partie du fleuve Saint-Laurent depuis le golfe jusqu'à Québec.

Un voyageur qui arrive du Sault Sainte-Marie a communiqué au *World* des détails intéressants au sujet du développement extraordinaire qu'ont pris les affaires au Sault Sainte-Marie depuis que le gouvernement canadien et celui des Etats-Unis y ont commencé des travaux.

On y trouve de très belles terres et les pouvoirs d'eau y sont nombreux. Une compagnie américaine doit creuser incessamment un canal de deux milles jusqu'au village pour en utiliser les pouvoirs d'eau. Les travaux sont commencés au pont International et seront achevés le 1^{er} novembre. Le gouvernement américain va dépenser \$9,000,000 pour l'approfondissement du chenal dans le lac Hay, ce qui abrégera de douze milles la route qui conduit au Sault; de son côté, le gouvernement canadien a affecté \$1,000,000 au percement du nouveau canal.

La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a poussé sa ligne presque jusqu'à la rivière Gordon; au mois de novembre elle aura atteint le Sault, ainsi que les lignes Atlantique, Duluth, Saint-Paul et Minneapolis. On croit que la compagnie du Pacifique établira ses ateliers au Sault même.

Le trafic qui passe au Sault est immense. La population du village est de 1200 du côté canadien et de 2500 du côté américain. Elle sera triplée dans cinq ans.

Les Américains admettent que les meilleures terres se trouvent du côté canadien; aussi en ont-ils acheté des étendues considérables. Du côté américain toutefois, le prix en est plus élevé.

La construction du chemin de fer de Pontiac est poussée avec la plus grande énergie. La ligne est déjà complétée d'Aylmer à Coulange. L'intention de la compagnie est d'achever la voie jusqu'à Penbrooke.

On dit que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse se propose de donner le droit exclusif de fabriquer le fer dans les limites de cette province, à toute compagnie qui, dans un espace de deux ans, produira 25,000 tonnes de fer par année, et qui placera dans ses constructions et ses acquisitions de droits miniers un capital de \$800,000.

Les droits de douane perçus dans le Nord-Ouest pendant l'année fiscale, finissant le 30 juin 1886, se sont élevés à \$467,212, répartis comme suit: Winnipeg, \$421,197; Portage-la-Prairie, \$7456; Brandon, \$9,633; Regina, \$2,508; Calgary, \$1,749; York Factory, \$7,660; Emerson, \$3,396, et Gretna, \$13,610.

Le rapport du maître-général des postes porte qu'il y a eu près de soixante-dix-huit millions de lettres expédiées d'une partie du pays à l'autre. Le nombre des livres et circulaires a été de quinze millions, celui des paquets de 640,000. Il y a 7,295 bureaux de poste, soit 211 de plus que l'année précédente.

Le revenu de l'année a été de \$2,468,747 et les

dépenses ont atteint le chiffre de \$3,380,429. Le montant des mandats d'argent a été de \$10,231,489, et le montant au crédit des déposants dans les caisses d'épargne, s'est élevé à \$17,459,372.

DE MONTRÉAL A VICTORIA PAR LE PACIFIQUE CANADIEN

Après avoir passé cinq jours à Banff et exploré les environs dans tout ce qu'ils avaient de pittoresque, nous partîmes un vendredi midi, par train spécial, afin de pouvoir admirer de jour les passes où nous allions nous engager pour traverser la chaîne des Montagnes Rocheuses. Une distance de 97 milles sépare Banff de Donald où nous allions nous arrêter pour passer la nuit pour continuer le lendemain matin, de jour, notre trajet à travers la vallée de la rivière Columbia et les passes encore plus difficiles des Montagnes de Selkirk.

Immédiatement après avoir quitté Banff la voie s'engage dans les sinuosités apparemment inextricables de gorges et de précipices qui suivent le cours de la rivière des Arcs que nous traversons et retraversons à maintes reprises. Nous montons en suivant une pente plus ou moins rapide selon les nécessités du terrain. Deux puissantes locomotives nous entraînent lentement en faisant entendre régulièrement leurs râlements cadencés qui nous font comprendre la puissance énorme de traction qui leur est nécessaire pour surmonter les difficultés qui se dressent à chaque détour. Grimpés parfois sur les chevalets et sur les tréteaux entrelacés d'un viaduc vertigineux jeté sur un torrent qui mugit à trois cents pieds au-dessous du train; suspendus au flanc d'une montagne et surplombés par des rochers qui nous menacent de leurs proportions énormes et fantastiques; suivant ensuite au fond d'un vallon les eaux tranquilles de la rivière qui paraît se reposer pour un moment, dans le calme et le silence d'un paysage agreste, pour reprendre ensuite son cours tumultueux à travers les rochers et les précipices, nous croyons rêver les yeux ouverts. Nous revoyons dans leur fantastique réalité ces paysages que Doré se plaisait parfois à inventer et que sa prodigieuse imagination avait découverts sans que ses yeux les eussent jamais contemplés. Les forêts de pins et d'épinettes couvrent partout les flancs des montagnes et l'on aperçoit de temps en temps des éclaircies qui partant des sommets, descendent à pic et en droite ligne jusqu'au fond de la vallée. Ce sont les routes que les avalanches ont tracées en balayant tout devant leurs descentes terribles et destructives. Des deux côtés de la voie se dressent des pics innombrables qui prennent parfois les apparences les plus diverses; de vieux châteaux moyen-âge perchés comme des repaires d'aigle sur des hauteurs inaccessibles; des rocs aux proportions régulières comme les pyramides d'Egypte; des obélisques de granit multicolores; des escaliers de géants taillés par la nature.

Tout cela en vue du voyageur qui, tranquillement assis dans le fauteuil de son *parlor car*, se demande ce qu'il a fallu d'énergie, d'intelligence et de persévérance pour vaincre tous les obstacles que la nature avait placés sur cette voie du Pacifique qui relie aujourd'hui les deux océans.

Nous montons toujours lentement en tra-

versant tunnels, *snow-sheds*, ponts et viaducs de toutes formes et de toutes grandeurs. Nous passons Castle Mountain, Silver City, Elden, Laggan, Stephen, Hector et Field où nous nous arrêtons quelques instants pour vider une coupe de champagne à la santé du président du Pacifique, Sir George Stephen, en l'honneur de qui on a nommé le point culminant des Montagnes Rocheuses: le Mont Stephen. Field est situé directement au pied de ce pic célèbre qui domine les montagnes environnantes de sa crête toujours couverte de neiges. C'est un des endroits les plus pittoresques de la route et la compagnie y a construit un hôtel aussi élégamment meublé à l'intérieur que ses proportions extérieures sont coquettes et bien adaptées au cadre grandiose du paysage qui l'entoure. Nous sommes ici au sommet des Montagnes Rocheuses et nous remarquons que les eaux de la rivière aux Ours — *Bear Creek* — coulent maintenant vers l'ouest pour aller se jeter dans la rivière Columbia qui égoutte le bassin formé entre la chaîne des Rocheuses et des Selkirk pour aller se jeter plus au sud dans l'océan Pacifique, en traversant le territoire de Washington.

La descente se fait dans les mêmes conditions de sécurité et avec la même variété de paysage. C'est un véritable panorama. L'obscurité qui arrive brusquement, sans crépuscule, dans les vallées profondes que nous traversons, nous surprend avant d'arriver à Donald où nous allons passer la nuit, pour recommencer le lendemain matin l'ascension de la chaîne des Montagnes Selkirk. Donald est un centre important qui a tiré ses ressources, jusqu'aujourd'hui, des immenses travaux de construction qu'a nécessités le passage de la voie ferrée à travers les Montagnes voisines. La vallée de la Columbia que l'on dit fertile et propre à la culture lui paiera son tribut de commerce, dès que les colons s'y seront portés en assez grand nombre pour en développer les ressources agricoles. Le lendemain, à 9 heures, après avoir visité la ville naissante, nous remontons en wagon pour recommencer à grimper de nouvelles montagnes, et à admirer de nouveaux sites. Nous suivons encore le cours de la petite rivière aux Castors qui serpente au fond des ravins et qui court de l'ouest à l'est pour se jeter dans la Columbia.

Nous passons, sans nous arrêter, Beaver, Six Mile Creek, Bear Creek, Roger's Pass et nous arrivons à *Glacier Hotel* où le train fait un arrêt de 20 minutes pour permettre aux voyageurs de prendre le dîner. Disons ici, en passant, que le service des repas, soit dans les wagons-restaurants, soit dans les hôtels et dans les restaurants est fait avec une perfection merveilleuse sur tout le parcours du chemin de fer du Pacifique. On dîne partout aussi bien qu'on le pourrait faire à Montréal ou à Toronto.

Les wagons-dortoirs sont d'un luxe éblouissant et les wagons de première et de deuxième classe sont tout ce que l'on peut désirer de confortable. Les wagons de deuxième classe sont équipés et construits de manière à permettre aux voyageurs de se reposer pendant la nuit. Nous descendons un instant à Glacier pour visiter l'hôtel et le restaurant et nous reprenons cette fois la descente des Selkirk pour n'atteindre le niveau de l'océan Pacifique qu'à *Port Moody*.

J'avais oublié de dire que nous avions passé le point culminant des Selkirk à Six Mile Creek. Nous allions maintenant parcourir l'endroit où les ingénieurs ont eu les plus grandes difficultés à vaincre. Il s'agissait de faire une descente de 600 pieds sur un parcours de 2 milles 1/2. Par une série de détours, de retours et de zigzags, par un système de viaducs et de pentes adoucies, cotoyant le flanc de la montagne, nous allongions la distance jusqu'à 6 milles 1/2 pour arriver à Ross Peak, 600 pieds plus bas. Sur tout le parcours de ces 6 milles 1/2, on peut apercevoir la voie soit directement au-dessus, soit directement au-dessous du train, se croisant et s'entrecroisant dans un dédale merveilleux à contempler, mais difficile à réaliser pour un homme qui n'est pas ingénieur. Dans un endroit particulier, la voie, en se repliant sur elle-même, n'est séparée que par une distance horizontale de 130 pieds tandis que la différence du niveau est de 120 pieds de hauteur. Il faut voir et examiner de près, dans ses détails, ce tour de force de construction, pour pouvoir s'en former une idée à peu près correcte.

Nous remarquons encore, et pour la dernière fois, que les eaux des torrents et des rivières coulent vers le Pacifique et nous commençons à suivre dans tous ses caprices, le cours de la rivière Illecillewaït. C'est un nom baroque, mais harmonieux, emprunté à une langue indienne. Nous arrivons à Albert Canyon, que je considère comme un des endroits les plus remarquables de la route. La rivière Illecillewaït coule ici au fond d'un ravin taillé dans le roc vif à une profondeur de 160 à 200 pieds. Il paraît impossible que l'eau ait pu se creuser un lit dans un tel endroit, et l'opinion des ingénieurs est que la rivière suit ici une fissure produite dans le roc, par un tremblement de terre. Quoi qu'il en soit, la scène est superbement imposante. La voie ferrée suit le flanc de la montagne, et l'on entend, sans pouvoir toujours l'apercevoir, le torrent qui gronde dans son lit de granit. Mêlé au bruit du train qui procède avec lenteur, aux sifflets aigus de la locomotive qui nous guide avec prudence, cela forme une harmonie digne du paysage fantastique qui nous entoure.

Un peu plus loin, à Eagle Pass et à Craigellachie, nous commençons à cotoyer une série de lacs poissonneux et giboyeux, qui s'étendent jusqu'à Kamloops. J'ai oublié de vous dire que depuis Laggan, avant d'arriver au mont Stephen, nous sommes dans la Colombie Britannique, et que le pays que nous traversons est à peu près inculte et n'est habité, en général, que par les employés du chemin de fer. Kamloops est le centre d'un assez vaste pays consacré presque entièrement à l'élevage des bestiaux, et un peu plus à l'ouest, on passe Spence's Bridge qui a été jusqu'aujourd'hui le centre d'opération des colons de la fertile vallée de la Nicolaï. De Spence's Bridge à Lytton, le pays a le même aspect, mais ici nous prenons la vallée Fraser que nous suivons jusqu'à New Westminster et Port Moody. De North Bend, et de Yale qui se trouve situé à la tête de la navigation, la vallée de la Fraser forme une des parties les plus attrayantes de la route du Pacifique. Les eaux du fleuve fournissent au commerce d'exportation un saumon de qualité supérieure, connu dans le pays sous le nom de saumon de la Fraser. Partout, dans la vallée, on

trouve des cabanes de pêcheurs et des traces d'une colonisation relativement ancienne, lorsque l'on se rappelle que le pays n'est habité et occupé par les blancs que depuis une quarantaine d'années. Yale est une ville d'à peu près 3,000 habitants et forme, avec Hope et New-Westminster, les trois centres les plus considérables de cette partie de la Colombie Britannique située sur la terre ferme. Nous suivons les contours de la rive nord de la Fraser, tandis que sur la rive opposée l'on aperçoit le chemin de colonisation construit par le gouvernement colombien. Cette route située « amont la côte », comme disent nos amis de Québec, nous apparaît comme un ruban gris sur le flanc verdoyant de la chaîne de montagnes qui suit le fleuve jusqu'à l'océan. J'avoue que, pour les habitants de la plaine, ce chemin paraît un peu risqué, soit pour la rencontre de deux voitures allant en direction opposée, soit pour voyager avec sécurité avec un cheval un peu vif. Le temps qui, jusque là, avait été superbe, s'était couvert insensiblement, et nous arrivons en gare, à Port Moody, par une pluie battante. Nous apprenons que dans cet endroit favorisé par la nature, il pleut depuis dix-sept jours consécutifs. C'est là leur saison d'hiver, et ils ont la pluie pendant que nous avons le givre et la neige. Nous nous embarquons sur un steamer qui doit nous conduire à Victoria en faisant escale à la ville naissante de Vancouver. Port Moody et Vancouver ont combattu devant les tribunaux, depuis quelque temps, pour décider la question du terminus du Pacifique et victoire est restée à Vancouver; ce dont tout le monde paraît enchanté, à l'exception des spéculateurs qui avaient accaparé tous les terrains adjacents à la gare de Port Moody.

Par une pluie battante, nous nous arrêtons pendant une heure à Vancouver, où nous sommes reçus avec la plus grande cordialité par les autorités municipales; mais il nous est impossible de visiter la ville par un pareil temps. Nous remettons à notre retour de Victoria, l'occasion de descendre à terre. Nous suivons le bras de mer qui sépare l'île de Vancouver de la terre ferme, et après huit heures de trajet, nous arrivons à Victoria par un temps superbe, vers les 10 heures 1/2 du soir. Le maire, le président de la chambre de commerce et plusieurs autres citoyens influents nous attendaient au quai pour nous souhaiter la bienvenue et pour nous conduire à l'hôtel Driard. Cet hôtel, tenu par des Français, a la réputation de servir une des meilleures tables d'Amérique, et je suis heureux d'ouvrir ici une parenthèse pour lui donner mon témoignage affirmatif à ce sujet. Je n'ai jamais mieux mangé de ma vie qu'au Driard de Victoria et j'exprime ici l'opinion collective de tous mes camarades de voyage. Nous nous éveillons le lendemain, lundi le 13 décembre, avec un temps superbe et la température d'un beau jour de mai, à Montréal. Une heure de promenade, avant déjeuner, nous permet de visiter le port et les endroits les plus intéressants du centre de la ville qui est admirablement située dans l'échancrure d'une baie du détroit de Fuca. C'est ici que, pour la première fois, nous trouvons une véritable colonie chinoise formant à peu près le tiers de la population de 12,000 habitants que possède aujourd'hui Victoria. Ces Chinois ont leurs magasins de toutes sortes, leur église et leur théâtre, et on les ren-

contre à chaque pas dans les rues de la capitale colombienne. Ils font de bons jardiniers, de bons domestiques, de bons pêcheurs, et ils sont aussi employés en grand nombre, comme terrassiers et hommes de peine, par le chemin de fer du Pacifique.

H. BEAUGRAND.

(A suivre).

BIBLIOGRAPHIE

Magasin Pittoresque.

Sommaire du 30 mai 1887.

La religion musulmane, par M. C. — La baie d'Adjaccio : les îles sanguinaires (Corse), par M. G. Lafaye. — M. Mablin, par M. P. Dupuy. — Surveillant général de l'École Normale. — Statistique religieuse du globe. — La faute de Nono, par M. J. Girardin. — Deux morts vivants, facétie du seizième siècle. — Les couteaux : leur histoire, leur fabrication (suite), par M. Alfred de Vaulabelle. — Maître Pizzoni, nouvelle (fin), par Mme J. Colomb. — Les oiseaux voyageurs, apologue, traduit de J.-G. Jacobi. — Droit de porter des armes en voyage. — Femmes artistes. — Rendez-vous vos onze jours ! par M. Ed. Ch. (Canada, 1 an, 13 francs.) Bureaux : 29, quai des Grands-Augustins, Paris.

Revue des Deux-Mondes.

Sommaire de la livraison du 1^{er} juin 1887.

Études diplomatiques : La seconde lutte de Frédéric II et de Marie-Thérèse; IV. Capitulation de la Bavière, par M. le duc de Broglie, de l'Académie française. — Un accident, par M. Th. Bentzon. — Les associations protestantes à Paris : I. L'école industrielle, l'asile temporaire, par M. Maxime Du Camp, de l'Académie française. — L'armée royale en 1789; II. Les cadres, le soldat, le milicien, l'artillerie, le génie, par M. Albert Duruy. — Le salon de 1887; I. La peinture, par M. George Lafenestre. — Le service de santé et la nouvelle loi militaire, par M. Léon Le Fort, de l'Académie de médecine. — M. de Beust et ses mémoires, par G. Valbert. — Revue dramatique : à propos de trois « reprises », par M. Louis Ganderax. — Revue littéraire : Charles Baudelaire, par M. F. Brunetière. — Chronique de la quinzaine, histoire politique et littéraire. — Le mouvement financier de la quinzaine. — Bulletin bibliographique.

L'Expansion coloniale.

REVUE COLONIALE ET PARISIENNE ILLUSTRÉE
Moniteur des colons français

Sommaire de la livraison du 1^{er} juin 1887.

1. Courrier politique. — 2. Memento. — 3. Colonies françaises et protectorats. — 4. Grands hommes de France et des colonies : M. Higginson. — 5. Colonies et protectorats étrangers. — 6. Nos débouchés. — 7. Missions, explorations, découvertes. — 8. Histoire gaie, par Silvestre. — 9. Littérature : Sainte-Marthe, par Elisée Reclus. — 10. Histoire du mois : Le Journal officiel. — Récompenses et distinctions honorifiques. — Expositions, fêtes et congrès. — Les grands travaux. — Les livres du mois. — Industrie, commerce. — Statistique. — Médecine, chirurgie, hygiène. — Accidents, délits, crimes. — Tribunaux. — Informations commerciales. — Illustrations : L'exposition du Havre. — La catastrophe de la Champagne. — Types algériens. — Après un incendie. — Musique : Romance espagnole.

L'Expansion coloniale, qui ouvre ses colonnes à tous ses abonnés, sert de trait d'union entre la France et ses colonies et entre la France et tous les pays d'outre-mer; elle apporte à ceux-ci l'écho de tout ce qui se fait chez nous, la nomenclature des inventions nouvelles, des découvertes scientifiques; en un mot le résumé complet de tous nos progrès intellectuels et matériels; et elle tient, d'un autre côté, la France au courant de tout ce qui se produit d'intéressant aux colonies et dans les pays d'outre-mer.

Un numéro spécimen est expédié franco à toute personne qui envoie un franc en timbres-poste français, à l'administration du journal, 68, boulevard Voltaire, à Paris.

Le Gérant : FOURNIN.

VERMOREL, IMPRIMERIE GENE ET FILS, 59, RUE DUPLESSIS.

Ferme à vendre au Canada

M. Nazaire Préfontaine offre en vente à Saint-Basile-le-Grand, comté de Chambly, près Montréal, une propriété comprenant une belle et confortable maison d'habitation et des bâtiments d'exploitation en parfait état: deux granges, étables, écurie et remises, et cinquante-quatre hectares de terre très fertile, en plein rapport, d'un seul tenant et entièrement pourvus de clôtures. Située dans une région dont la prospérité va sans cesse croissant, à proximité d'une ligne de chemin de fer et des marchés, cette propriété présente des avantages exceptionnels.

S'adresser à M. Nazaire Préfontaine, à Saint-Basile-le-Grand, comté de Chambly (Canada).

Ou au bureau de l'immigration de la province de Québec, M. J. L'Espérance, agent, 813, rue Craig, Montréal.

BAINS DE MER

Plusieurs villas & appartements particuliers

meublés

A LOUER POUR LA SAISON DES BAINS

A SAINT-PAIR

La plus belle plage de sable fin de tout le littoral de Normandie. Pêche à marée basse. Environs très boisés. Curiosités historiques et archéologiques du plus haut intérêt. Bureau de Postes et Télégraphes.

Gare de Granville à 10 minutes.

S'adresser à M^{lle} FOURNIN, propriétaire, à Saint-Pair (Manche).

BAINS DE MER

JOLIE VILLA

MEUBLÉE OU NON MEUBLÉE

à vendre ou à louer

à SAINT-BRIAC près DINARD

A 20 minutes du chemin de fer. Vue splendide sur la mer et la campagne. Salon; salle à manger, vestibule et cuisine au rez-de-chaussée; trois chambres, dont deux avec cabinets de toilette, au premier étage; au deuxième, deux chambres de maître et deux chambres de domestique. Buanderie et dépendances diverses. Eau de puits excellente et inépuisable.

Jardin d'agrément et potager en plein rapport, d'une contenance de 2,400 mètres enclos de murs (pouvant être agrandi au gré de l'acquéreur), 60 mètres de façade sur le boulevard bordant le rivage.

PRIX: 28,000 francs.

S'adresser au propriétaire, M. CHAUDOT, à Saint-Briac (Ille-et-Vilaine), ou au bureau du journal.

M^{me} M. MACÉ

PÉDICURE-MANICURE

Expérience et habileté reconnues

10, rue de Rome, 10

A PARIS

Se rend sur demande à domicile.

LA

GAZETTE DU CANADA

Contenant toutes les proclamations

ET AVIS OFFICIELS

Du Gouvernement du Canada

EST PUBLIÉE TOUTS LES SAMEDIS A OTTAWA

L'abonnement est de 4 piastres par année, du 1^{er} juillet au 30 juin.

PRIX D'UN NUMÉRO: DIX CENTIMS.
Ottawa, mars 1885.

B. CHAMBERLIN
L. R.

STATUTS DU CANADA

Les Statuts du Canada sont en vente au Bureau de l'Imprimeur de la Reine à Ottawa, de même que les actes fédéraux, séparément, depuis 1874. Une liste des prix sera envoyée à toute personne qui la demandera.

POUR RECEVOIR FRANCO

A 19 cents le franc

Au Canada et aux États-Unis

Tous les ouvrages en librairie française, il suffit d'adresser le montant en un mandat-poste, ou bien encore en *Greenbacks* et timbres-poste canadiens ou américains.

A Sylva Clapin

23, rue d'Odessa, 23.

PARIS

Abonnements aux journaux et revues de Paris négociés
SANS SURCHARGE DE PRIX

Demandez le Catalogue. Franco sur demande

Soul dépôt pour la France, de tous les ouvrages de marque publiés au Canada.



CHEMIN DE FER Intercolonial

ARRANGEMENTS D'HIVER

A partir du 16 Novembre 1886, les trains-express directs à passagers feront le service tous les jours (les Dimanches exceptés) comme suit :

Partant de

Lévis 8 h. 00 mat.

Arrivant à

Rivière-du-Loup...	12 h. 03 soir.
Trois-Pistoles	1 15 —
Rimouski	3 00 —
Petit-Métis	4 11 —
Campbellton	7 50 —
Dalhousie-Junction	8 32 —
Bathurst	10 32 —
Newcastle	12 15 mat.
Moncton	3 40 —
Saint-Jean	7 00 —
Halifax	12 05 soir.

Ces trains correspondent à la jonction Chaudière avec les trains du Grand-Tronc partant de Montréal à 10 heures 15 du soir.

Les trains pour Halifax et Saint-Jean se rendent à destination le dimanche.

Le char Pullman qui part de Montréal les Lundi, Mercredi et Vendredi, se rend directement à Halifax, et celui qui part les Mardi, Jeudi et Samedi, se rend à Saint-Jean.

Tous les trains marchent sur l'heure de l'Est.

On peut obtenir des billets pour le chemin de fer ou les bateaux à vapeur pour tous les points en bas du fleuve et les provinces maritimes.

Pour billets de passage et informations concernant les prix de passage, taux du frêt, le service des trains, etc., s'adresser à :

G. W. ROBINSON,

Agent des pass. et du frêt pour la div. de l'Est.
136 1/2, rue Saint-Jacques (en face St Lawrence Hotel)
Montréal.

J. D. POTTINGER,

Surintendant en chef.

Moncton, N. B., 11 Novembre 1886.

DOMINION LINE

PAQUEBOTS-POSTE ROYAUX ANGLO-CANADIENS

DE PARIS AU CANADA

(Via Liverpool) A GRANDE VITESSE

SAISON D'ÉTÉ

GRANDE RÉDUCTION DE PRIX

Départs de Liverpool pour Québec

COMME SUIT :

Oregon.....	Avril	21	Sarnia.....	Juillet	29
Toronto.....	—	29	Oregon.....	Août	4
Montreal.....	Mai	6	Toronto.....	—	12
Vancouver.....	—	12	Montreal.....	—	19
Sarnia.....	—	20	Vancouver.....	—	25
Oregon.....	—	26	Sarnia.....	Sept.	2
Toronto.....	Juin	3	Oregon.....	—	8
Montreal.....	—	10	Toronto.....	—	16
Vancouver.....	—	16	Montreal.....	—	23
Sarnia.....	—	24	Vancouver.....	—	29
Oregon.....	—	30	Sarnia.....	Oct.	7
Toronto.....	Juillet	8	Oregon.....	—	13
Montreal.....	—	15	Toronto.....	—	21
Vancouver.....	—	21	Montreal.....	—	28

PRIX DE PASSAGE DE PARIS :

Première classe : 345 fr. et 409 fr.

Billets d'aller et retour valables pour une année avec 5 00 de réduction sur deux passages simples

2^e classe « intermédiaire »

De PARIS : 200 fr.
(2^e classe bateau, 3^e classe chemin de fer.)

EMISSION DE BILLETS POUR TOUTS LES POINTS DU CANADA

Pour **retenir les places**, les passagers de première classe doivent verser un acompte de 127 fr., et les passagers de 2^e classe, 50 francs 80 c. par passager, et le solde du prix de passage devra être payé avant l'embarquement.

Il est alloué à chaque passager de 1^{re} classe 20 pieds cubes de bagages en franchise, et au passager de 2^e classe 10 pieds cubes.

Aux passagers de 2^e classe, la compagnie fournit **gratuitement** tout ce qui est nécessaire pour le voyage et des repas copieux et variés.

Les passagers de 2^e classe formant une société peuvent, en avisant une semaine d'avance, avoir une chambre commune.

Les salons ainsi que les cabines de 1^{re} classe des Paquebots-Poste :

OREGON, SARNIA et VANCOUVER

se trouvent au milieu du navire.

Le **VANCOUVER** est éclairé à la lumière électrique dans tous ses compartiments.

Bagages. — A tout voyageur, il est accordé sur le chemin de fer, en franchise, 30 kilos et aux enfants payant demi-place, 20 kilos.

Il est expressément recommandé aux voyageurs d'inscrire d'une manière très lisible et ineffaçable leurs noms et leurs destinations sur chaque colis; des étiquettes à cet effet seront fournies par la Compagnie par l'entremise du bureau de Paris (Pitt et Scott, 7, rue Scribe). L'excédent de bagages peut être expédié d'avance par petite vitesse directement aux paquebots à Liverpool en transit, sans être ouverts en Angleterre, et mis à bord. Le voyageur de cette façon aura une grande économie et évitera les ennuis d'ouverture en Angleterre.

Pour plus amples renseignements, Billets de passage, Fret, etc., s'adresser à :

PITT ET SCOTT

(Agents généraux pour le continent)

Paris, 7, rue Scribe, Paris

Adresse Télégraphique "PITT." PARIS.

LE NORD-OUEST CANADIEN

ET LE

MANITOBA

Concessions gratuites

60,000,000 d'Hectares

DE TERRES A BLÉ

LES PLUS FERTILES DU MONDE

ET

20,000,000 d'hectares

EN PRAIRIES

Le chemin de fer du Pacifique est maintenant terminé et atteint la côte de l'océan Pacifique.

La longueur totale du réseau est de 4,650 kilomètres.

La grande région de terres à blé comprend les vallées de la Rivière-Rouge, de la Saskatchewan, de la Qu'Appelle, etc., etc. Ces territoires sont également très riches en mines, notamment de charbon d'une excellente qualité.

Climat très salubre.

65 hectares sont concédés gratuitement aux colons dans la province du Manitoba et les territoires du Nord-Ouest.

S'adresser pour brochures donnant tous les renseignements relatifs au placement de capitaux, règlements pour la vente des terres, demande d'emploi, taux des salaires, prix des denrées d'alimentation, etc., etc. :

Au bureau du Haut-Commissaire du Canada, 9, Victoria-Chambers, Londres S. W. (M. J.-G. Colmer, secrétaire. M. C.-C. Chipman, secrétaire-adjoint), ou à M. John Dyke, Water-Street, 15, Liverpool;

Et à M. HECTOR FABRE

COMMISSAIRE-GÉNÉRAL DU CANADA

10, rue de Rome

PARIS

LIGNE ALLAN

Paquebots-Poste Canadiens

ENTRE LA FRANCE ET LE CANADA

Service d'Été

Dates des départs de Liverpool pour Québec.

Sardinian, jeudi 19 mai.	Parisian, jeudi 11 août.
Polynesian, vendredi 27 mai.	Sarmatian, jeudi 18 août.
Parisian, jeudi 2 juin.	Circassian, vendredi 26 août.
Sarmatian, jeudi 9 juin.	Sardinian, jeudi 1 ^{er} septem.
Circassian, vendredi 17 juin.	Polynesian, vendredi 9 sep.
Sardinian, jeudi 23 juin.	Parisian, jeudi 15 septem.
Polynesian, vendredi 1 ^{er} juil.	Sarmatian, jeudi 22 septem.
Parisian, jeudi 7 juillet.	Circassian, vendredi 30 sep.
Sarmatian, jeudi 14 juillet.	Polynesian, vendredi 14 oct.
Circassian, vendredi 22 juil.	Parisian, jeudi 20 octobre.
Sardinian, jeudi 28 juillet.	Sarmatian, jeudi 27 octobre.
Polynesian, vendredi 5 août.	

Dates des départs de Liverpool pour Saint-Jean (T.-N.)
Halifax et Baltimore.

Nova Scotian, mardi 24 mai.	Peruvian, mardi 30 août.
Peruvian, mardi 7 juin.	Caspian, mardi 13 septem.
Caspian, mardi 21 juin.	Nova Scotian, mardi 27 sep.
Nova Scotian, 5 juillet.	Peruvian, mardi 11 octobre.
Peruvian, mardi 19 juillet.	Caspian, mardi 25 octobre.
Caspian, mardi 2 août.	Nova Scotian, mardi 8 nov.
Nova Scotian, 16 août.	Peruvian, mardi 22 novem.

PRIX DES PASSAGES EN PREMIÈRE CLASSE

267 fr., 318 fr., 398 fr. et 478 fr.

Les passagers de première classe jouissent du même salon et de la même table.

La position de la cabine seule diffère.

2^e classe dite intermédiaire

De PARIS à QUÉBEC de 200 fr. à 219 fr. donnant droit au transport gratuit de 100 kilos de bagages.

3^e classe Émigrants

De Paris à Québec et toutes les autres villes du Canada et des États-Unis.

DE GRÉ A GRÉ

Les Émigrants devront arriver à Paris le jeudi de chaque semaine et passer au bureau de M. Alex. HUNTER, avant 3 heures. Il leur sera donné des lettres de recommandation pour les autorités canadiennes. Ils ont droit au transport gratuit de 100 kil. de bagages de Paris à Québec. Le passeport n'est pas exigible.

Les bagages en excédent seront, sur l'ordre du passager, dirigés sur Liverpool de manière à éviter les frais de transports en grande vitesse et l'ouverture des colis en Angleterre.

Pour billets de passage, fret et émigration s'adresser à :

ALEX. HUNTER

Agent d'émigration autorisé par le gouvernement français. Agent de transport pour le Canada, les États-Unis, etc. Connaissances directs pour tous les points du Globe. 4, rue Glück (à droite de l'Opéra), Paris. Adresse télégraphique « Hunter » Paris.

MINISTÈRE DES POSTES DU CANADA

Ottawa, 12 novembre 1884.

D'après les arrangements récemment conclus avec le gouvernement français, on peut maintenant obtenir, dans tous les bureaux de poste du Canada où l'on émet des bons de poste, des bons à vue sur la France et l'Algérie, payables dans tous les bureaux de poste des deux pays.

J. CARLING,
Maître de postes général.

LA NOUVELLE REVUE

Politique, Économique, Scientifique et Littéraire

PARAISANT LE 1^{er} ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

AVEC LA

COLLABORATION DES PREMIERS ÉCRIVAINS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

PARIS — 23, boulevard Poissonnière, 23 — PARIS

REVUE FRANÇAISE DE L'ÉTRANGER ET DES COLONIES

Paraît le 1^{er} de chaque mois

20, RUE BERGÈRE, PARIS

LE GAULOIS

LE PLUS COMPLET ET LE MIEUX INFORMÉ
DES JOURNAUX DE PARIS

Prix de l'abonnement pour le Canada (Union postale) :
Un an, 72 fr.; Six mois, 36 fr.

Bureaux à Paris, 9, Boulevard des Italiens.

BOURGOIN, DUCHESNEAU & C^{ie}

NOUVEAUTÉS ET MERCERIE (Small Ware)

IMPORTATEURS

321, 323, 325, rue Saint-Paul

MONTREAL

L'EXPANSION COLONIALE

Moniteur des Colons français

Revue politique, littéraire, agricole, industrielle, commerciale, financière, le plus grand des journaux coloniaux français. Paraissant tous les 28 jours.
48 pages de texte, treize numéros par année.

ADMINISTRATION ET RÉDACTION DU JOURNAL :

PARIS, rue St-Vincent-de-Paul, 17, PARIS

FABRE & GRAVEL

LIBRAIRES

Rue Notre-Dame, — MONTREAL

Maisons Recommandées

CAFÉS-RESTAURANTS

Bruneaux, 24, boulevard Poissonnière, Paris.
— Déjeuner à 3 fr. Dîner à 4 fr.

CHEMISES, GANTS, CRAVATES

C. Dupré, F. Ysern, 46, rue Vivienne, près le boulevard.

HABILLEMENTS POUR HOMMES

Cochard, tailleur, 63, rue Saint-André-des-Arts
(Quartier Latin). — Maison de confiance.

LEÇONS DE FRANÇAIS ET ANGLAIS

M^{me} Petipas-Basquin, officier d'Académie.

Leçons pour jeunes filles de tout âge, et pour petits garçons de cinq à neuf ans. Leçons à prix réduits, le jeudi et le dimanche, pour préparer au brevet supérieur, 25, rue Bleue, Paris.

CONCESSIONS GRATUITES DE TERRES AU CANADA

65 hectares au Manitoba et dans les territoires
du Nord-Ouest
40 à 85 hectares dans les autres provinces

On trouve à acheter des fermes et des terres en partie défrichées à des prix raisonnables dans les provinces de Québec, d'Ontario, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île du Prince-Édouard et de la Colombie anglaise.

Passages à prix réduits. — Avantages spéciaux offerts aux domestiques.

S'adresser pour brochures donnant tous les renseignements relatifs au placement de capitaux, règlements pour la vente des terres, demandes d'emploi, taux des salaires, prix des denrées d'alimentation, etc., etc., au bureau du Haut-Commissaire du Canada, 9, Victoria-Chambers, Londres S. W. (M. J.-G. Colmer, secrétaire; M. C.-C. Chipman, secrétaire adjoint); ou à M. John Dyke, 15, Water-Street, Liverpool, et à M. Hector FABRE, commissaire général du Canada, 10, rue de Rome, Paris.

NOUVELLES

SOIRÉES CANADIENNES

RECUEIL DE LITTÉRATURE NATIONALE

REVUE LITTÉRAIRE

Paraissant par livraisons mensuelles de 48 pages

ABONNEMENT : 10 FRANCS PAR AN

PAYABLES D'AVANCE

S'adresser à M. EMILE GIROUARD

Administrateur du PARIS-CANADA

10, rue de Rome, 10

PARIS

Directeur : M. Louis H. TACHE

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT

OTTAWA (CANADA)

Volumes I, II, III et IV (1882-83-84-85)

En vente à 7 fr. 50 le Volume

ORNEMENTS D'ÉGLISE

CHASUBLERIE, BRODERIE
LINGERIE ET VÊTEMENTS
BRONZE ET ORFÈVRE

AMEUBLEMENT
ORIFLAMMES ET TENTURES
SERVICES MORTUAIRES

BIAIS AINÉ

Fournisseur de Notre Saint-Père le Pape

Rue Bonaparte, 74, à Paris

MÉDAILLE D'OR, PREMIÈRE MÉDAILLE D'ARGENT EXPOSITION UNIVERSELLE 1878

18 Médailles aux Expositions universelles

Prix : Médaille de Progrès à l'Exposition de Vienne 1873, Médaille à Philadelphie en 1876, Médaille d'or, Exposition internationale d'Arnheim (Hollande), 1879.

DIPLOME D'HONNEUR, AMSTERDAM 1883

F. ARBEY & FILS

INGÉNIEURS-CONSTRUCTEURS

Paris, 41, Cours de Vincennes, 41 (près la place de la Nation)
CONSTRUCTION DE SCIERIES ET MACHINES-OUTILS POUR LE TRAVAIL DU BOIS



Pour arsenaux, chemins de fer, mécaniciens, constructeurs, marchands de bois, exploitants de forêts, construction de wagons, charpente, menuiserie, carrosserie, charbonnage, scieries mécaniques, tonnelier, etc.
NOTA. — Envoi de l'album (dernière édition) en langue française, anglaise, allemande, italienne, espagnole, russe ou polonaise (20 fig. contre 5 fr. en timbres-poste français ou étrangers. Envoi franco du prix-courant (dernière édition) en langue française, anglaise, italienne, russe, allemande, espagnole, polonaise, hollandaise, portug., hongroise.

PÉTRISSEURS MÉCANIQUES O. BOLAND

POUR TOUTES ESPÈCES DE PÂTES OU CORPS DEMI-SOLIDES

18 Médailles aux Expositions universelles. — Médaille à Philadelphie, 1876. — Médaille d'or à l'Exposition de Paris, 1878. — Médaille d'or à l'Exposition d'Arnheim, 1879. — Diplôme d'honneur à Amsterdam, 1883

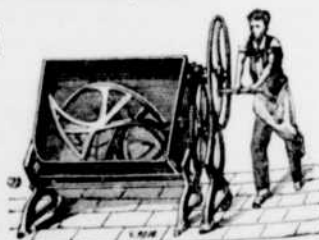
ENVOI GRATIS DE LA NOTICE DÉTAILLÉE

Sur demande adressée

à MM. F. ARBEY & Fils

CONSTRUCTEURS-CONCESSIONNAIRES

Paris, 41, Cours de Vincennes, Paris



PEINTURE & PHOTOGRAPHIE D'ART

ÉMILE TOURTIN

8, Boulevard des Italiens, 8