

PARIS-CANADA

Organe Hebdomadaire des Intérêts Canadiens & Français.

ABONNEMENTS

PRIX DU NUMÉRO : 25 centimes (5 centins) | ABONNEMENTS : Un an, 12 fr. 50 (\$2.50)

Paul FABRE, SECRÉTAIRE DE LA RÉDACTION

DIRECTEUR : HECTOR FABRE

BUREAUX, 10, rue de Rome, Paris

ON S'ABONNE

À MONTRÉAL : Fabre et Grave.
 À QUÉBEC : S. Marcotte.
 À LONDRES : Canadian Government Offices
 17, Victoria street, S.W.
 À GENÈVE : au journal La Tribune.
 À BRUXELLES : à l'Office de publicité Lebègue et C^o

SOMMAIRE

Le Pacifique canadien. — Nouvelles du jour. — La convention commerciale franco-canadienne. — Canadiens à Paris. — Rchos. — Le Canada et les intérêts français (suite). — A travers Paris.

Le Pacifique Canadien

La Commission internationale du Congrès des chemins de fer tenu à Saint-Petersbourg, le printemps dernier, publie dans son 62^e bulletin, l'exposé très complet que lui a soumis sir Charles Tupper sur les chemins de fer canadiens.

Personne n'est plus autorisé à traiter une pareille question que le haut-commissaire de Londres, car il a tenu, de 1878 à 1884, le portefeuille des chemins de fer et présidé à la construction du chemin de fer du Pacifique. Cette œuvre gigantesque est, pour ainsi dire, son ouvrage.

Sir Charles a tracé un tableau magistral des phases diverses de cette grande entreprise. Nous en détachons le passage où il envisage

l'importance de la ligne au point de vue des relations internationales :

Grâce à son réseau compact et à sa route la plus courte, plus courte de 450 milles d'un océan à l'autre, que l'une quelconque de ses rivales du Sud, la ligne du Canadian-Pacific a accompli d'une façon signalée la prédiction que je fis à la Chambre des communes d'Ottawa, en 1882, en ma qualité de ministre des chemins de fer, qu'aucune autre ligne du continent ne serait en état de rivaliser avec elle pour le commerce avec la Chine, et qu'elle pourrait rivaliser avec succès pour le trafic de la partie orientale des États-Unis vers les parties de ces États situées sur la côte du Pacifique. Un trafic important entre les États industriels de l'Est et ceux du versant du Pacifique, s'élevant à plusieurs milliers de tonnes, passe annuellement par la voie canadienne, et des milliers de tonnes de produits industriels des États-Unis en destination des marchés de la Chine et du Japon, sont également expédiés via Vancouver. Un tonnage important de thé, de soie, etc., de ces contrées, en destination des parties orientales des États-Unis, est également transporté par cette même voie.

Ce qui est vrai pour les États-Unis, en ce qui concerne le commerce avec l'Asie, l'est aussi pour le trafic des voyageurs et pour certaines catégories de relations commerciales de l'Europe avec l'Orient.

Voici les distances comparées de Liverpool par la voie du Canada ou par celle des États-Unis.

	Vancouver.		Yokohama.		Shanghai.	
	Milles.	Jours. Heures.	Milles.	Jours. Heures.	Milles.	Jours. Heures.
Via Montréal et le Canadian Pacific Railway.....	5,695	10,050 22 8	11,065	25 4		
— Halifax — — — — —	6,135	10,469 24 12	11,504	25 5		
— Boston — — — — —	6,187	10,521 23 5	11,556	25 21		
— New-York — — — — —	6,217	10,554 23 9	11,586	26 1		
	San-Francisco.					
Via New-York et l'Union Pacific Railway.....	6,427	10,897 24	11,952	26 16		

La durée du voyage est calculée en supposant une vitesse de 32 milles à l'heure sur la voie de terre et de 16 milles sur mer.

Il y a donc une réduction de trajet à peu près de 1,000 milles sur la route des États-Unis. Mais c'est surtout au point de vue de la réduction de durée du trajet que la supériorité de la route canadienne devient évidente. Le fait fut prouvé à l'évidence en septembre dernier, par la remise du courrier de Chine, de Yokohama à Londres, en 20 jours au lieu de 43 jours qu'exige la voie de Suez.

Les détails de cette course sont intéressants. L'océan Pacifique fut traversé par le paquebot du Canadian-Pacific, *Empress of Japan*, en 10 jours moins 4 heures 21 minutes, et la malle atteignit Vancouver le 29 août à midi. Une heure après, le train courrier quittait Vancouver en destination

de l'est, et parcourait les 2,802 milles qui séparent Vancouver de Brockville, dans l'Ontario, en 76 heures 55 minutes, c'est-à-dire à une vitesse de 36 milles à l'heure, y compris les arrêts. Le trajet de 821 milles, de Vancouver à Medicine Hat, qui comprend la traversée des cinq grandes chaînes de montagnes que franchit le Canadian-Pacific, fut fait en 24 heures 35 minutes, et le trajet de 900 milles, depuis Port-Arthur, le long du lac Supérieur et dans la section de la vallée d'Ottawa, en 21 heures 23 minutes, chacun de ces parcours constituant une véritable course d'épreuve. De Brockville, le courrier fut transbordé au delà du fleuve et remis au New-York Central Railroad, qui le conduisit à New-York, à

360 milles de là, en 7 heures 2 minutes, c'est-à-dire à une vitesse de plus de 51 milles à l'heure, y compris les arrêts. Le courrier arriva à New-York assez à temps pour être mis à bord du steamer de l'Inman line, *City of New-York*, qui quitta New-York le 2 septembre et aborda à Queenstown, le 8 septembre, peu après midi. Yokohama se trouvait ainsi ramené à 20 jours de voyage de Queenstown. La vitesse sur la partie du chemin de fer à l'est des montagnes Rocheuses fut souvent de plus de 60 milles à l'heure, ce qui prouve combien l'assiette de la voie est excellente.

NOUVELLES DU JOUR

Le cabinet fédéral vient de se reconstituer par suite de la retraite du premier ministre, sir John C. Abbott. Comme on s'y attendait, sir John Thompson a été appelé à lui succéder.

Deux ministres ont suivi sir John Abbott dans sa retraite : l'honorable M. Chapleau, nommé lieutenant-gouverneur de la province de Québec, et l'honorable M. Carling.

L'honorable M. Angers, en abandonnant le poste de lieutenant-gouverneur à M. Chapleau, le remplace à Ottawa, et prend le portefeuille de l'Agriculture.

L'honorable W. B. Ives devient le représentant de la minorité anglaise de la province de Québec à la place de sir John Abbott, et succède à la Milice à M. Mackenzie-Bowell, titulaire du nouveau portefeuille du Commerce.

Les trois sous-secrétariats d'Etat — Justice, Douanes, Revenu Intérieur — récemment créés, sont donnés à MM. Curran, Wallace et Wood.

Le fait capital des modifications auxquelles le changement de premier ministre a donné lieu est la retraite de M. Chapleau, et l'entrée de M. Angers au ministère.

L'état de sa santé, qui exige quelque repos, est la seule cause de la retraite de M. Chapleau et de son acceptation du poste de lieutenant-gouverneur. Ce n'est là, d'ail-

leurs, qu'une disparition momentanée de l'arène où sa place reste marquée.

Au point de vue français le changement a son importance sans doute, mais ne saurait susciter d'alarme. Il n'y aura qu'un changement de méthode, qu'une autre façon d'exercer l'influence qui nous revient, et on peut être rassuré : nos justes droits ne périront pas entre les mains de M. Angers.

Quant à M. Chapleau, nous avons toute confiance qu'il exercera avec autant d'impartialité que de dignité, ses nouvelles fonctions ; et nous sommes heureux de voir que M. de Boucherville n'a pas persisté dans sa résolution de se démettre, et garde la haute direction des affaires provinciales.

LA CONVENTION COMMERCIALE

FRANCO-CANADIENNE

Nous lisons dans le *Temps* :

Un reporter du *Galignani Messenger* a interviewé sir Charles Tupper, haut-commissaire du Canada à Londres, et qui se trouve actuellement à Paris, chargé de négocier, conjointement avec l'ambassadeur d'Angleterre, une convention commerciale entre le Dominion et la France.

Le Canada, a dit sir Charles Tupper, désire faire avec le gouvernement français un arrangement semblable à celui que la France a déjà conclu avec les Etats-Unis, et qui consiste dans l'application, à divers produits américains, du tarif minimum français, en échange de l'admission en franchise, aux Etats-Unis, de certains articles provenant de France et des colonies françaises.

Actuellement, le tarif maximum est appliqué aux produits canadiens ; l'envoyé du Dominion ne doute pas que les négociations tendant à faire cesser cette situation n'aboutissent heureusement. Le Canada, en effet, reçoit libre de droit les mêmes articles français que les Etats-Unis ; ses taxes sur les autres produits de France sont plus légères que celles de l'Union américaine et, enfin, le Dominion a toujours traité la France sur le pied de la nation la plus favorisée, les marchandises françaises payant les mêmes droits que celles de la métropole.

De plus, en votant une subvention annuelle de 100,000 liv. st., qui pourra être portée à 150,000, en faveur d'une ligne de vapeurs, allant de Québec et Halifax à un port français, en touchant à Plymouth ou Southampton, le Parlement canadien fournit à la France un moyen d'augmenter considérablement son commerce avec le Dominion, outre que cette ligne de navigation réduira la durée du voyage de France à Chicago et aux Etats américains de l'Ouest, d'au moins vingt-quatre heures, comparativement à la durée du trajet *via* New-York.

Ce sont là des considérations que sir Charles Tupper estime ne pouvoir manquer

d'impressionner favorablement le gouvernement français, et d'assurer la conclusion de la convention commerciale désirée.

Parlant de la protection, le commissaire canadien dit que le Dominion a dû, à l'exemple d'autres nations, adopter une politique protectionniste, mais incidentelle et modérée.

Il blâme la politique protectionniste appliquée aux Etats-Unis par les républicains, qui comptaient forcer le Canada à s'associer à leur guerre de tarif contre l'Europe. Ils n'y ont pas réussi, et malgré leurs efforts pour entraver l'importation des produits canadiens, et notamment des bois de charpente, l'exportation du Dominion n'a fait que s'accroître, et atteindra cette année le plus haut chiffre auquel elle se soit élevée.

Enfin, sir Charles Tupper, parlant de la fédération impériale de la Grande-Bretagne et des colonies, exprime la croyance que la meilleure voie pour amener cette fédération, se trouve dans les relations diplomatiques, plus étroites entre les colonies et la métropole. Il n'est pas favorable à un parlement fédéral impérial ; mais quand, ainsi qu'il le croit, le groupe des colonies australasiennes se sera fédéré, puis ensuite le groupe des colonies africaines, un membre du cabinet de chaque fédération de colonies devrait représenter son gouvernement à Londres. Comme membre du Conseil privé de la reine, ce délégué entrerait en rapports étroits avec le gouvernement impérial, et exprimerait les désirs de son gouvernement, sur les relations entre la colonie et la métropole. Ce système n'empiéterait aucunement sur l'autonomie présente des colonies, et ne serait point en antagonisme avec la Constitution britannique.

LES CANADIENS A PARIS

Inscrits au Commissariat général du gouvernement du Canada à Paris, 10, rue de Rome :

Sir John C. Abbott, premier Ministre du Canada. Hôtel de Lille et d'Albion.

L'honorable Geo. A. Foster, Ministre des Finances. Grand Hôtel.

L'honorable Th. Chase-Casgrain, Procureur général de la province de Québec. Hôtel Terminus.

M. l'abbé J. F. Dupuis, Québec. Hôtel de Paris et d'Osborne.

M. le docteur C. T. Carie, Montréal. 11, place du Panthéon.

M. J. D. Rolland, et Miles Rolland, Montréal. Hôtel du Louvre.

M. Charles Gill, Montréal. 25, rue de Humboldt.

M. le docteur G. J. Aubry, Hull, 11, place du Panthéon.

M. René Drolet, Montréal, 3, cité du Retiro.

M. Tancrede Pagnuelo, Montréal, 3, cité du Retiro.

Miles Robb, Montréal, 3, rue Washington.

M. Henry Lacroix, Montréal, 5, rue de la Banque.

M. le Dr J.-H. Thériault, Montréal, 14, rue Royer-Collard.

Sir John C. Abbott et Mlle Abbott sont partis pour Nice.

L'honorable Chase Casgrain, après quelques jours passés à Paris, est retourné à Londres, lundi.

Notre jeune compatriote, M. Suzor-Côté, a été admis, aux derniers examens du Conservatoire, dans la classe préparatoire dirigée par M. Masson, pour le chant.

Dom F. M. Antoine, N. D. du Lac, s'est embarqué hier à bord du *Sarvina*, pour retourner au Canada.

ÉCHOS

Le monastère des Trappistes, dont nous avons déjà parlé à plusieurs reprises, n'est plus à l'état de projet. Samedi dernier, Mgr Labrecque partait de Québec avec le Rév. P. Louis de Gonzague et les FF. Bernard et Bruno, du monastère d'Oka, pour le lac Saint-Jean. Le lieu choisi pour l'établissement de cette importante institution est la Pointe Mistassini.

Avant qu'il soit longtemps, le lac Saint-Jean sera doté d'une véritable ferme modèle dans le genre de celle d'Oka. Nous félicitons vivement l'hon. M. Beaubien pour avoir su mettre ce projet à exécution.

M. Girouard, C. R., M. P., va publier une nouvelle brochure intitulée « Les anciennes côtes du lac Saint-Louis », avec un tableau des premiers et derniers habitants, de Lachine à Sainte-Anne inclusivement, et une longue liste des anciens traiteurs et voyageurs.

Nos compatriotes du New-Hampshire et spécialement de Manchester ont affirmé leur influence dans la dernière campagne électorale aux Etats-Unis.

Parmi ceux qu'a favorisés le suffrage populaire à Manchester mentionnons : Comme représentants à la législature, MM. Alfred Narbonne, Henry Hébert et John Montplaisir ; comme échevin, Will. Marcotte ; comme conseillers, J. O. Tremblay et Joseph Denis ; comme surintendant des pauvres, F. T. Lessard ; comme inspecteurs, Eusèbe Gingras, Gédéon Belisle et F. Filion ; comme reviseur de liste électorale, J. B. Bourque.

A Nashua, M. Toussaint Ledoux a été élu représentant à la législature ; M. le Dr Guillet et M. Geo. Guertin ont été élus échevins ; MM. H. Lavoie, G. A. Gaudette, I. A. Lagassé, C. D. Foisy et M. T. Lajoie ont été élus conseillers et M. H. Valcour, inspecteur.

Sous l'administration de Cleveland, 265 Canadiens français ont été nommés à des emplois du gouvernement ; et sous celle de Harrison 386. A l'heure actuelle, 629 de nos compatriotes émarquent au budget américain : 400 aux postes, 60 au trésor, 69 à la guerre, 81 à l'intérieur et 23 à différents autres postes.

Le Canada et les intérêts français

II.

M. l'amiral de Cuverville aborde dans la deuxième partie de son étude, la question de la colonisation française au Manitoba et dans les nouveaux territoires canadiens :

Pendant un récent séjour au Canada, dit-il, j'ai voulu m'éclairer sur les avantages qu'une immigration française, choisie et formant groupe, pourrait retirer de la colonisation des nouveaux territoires. Mes investigations n'ont point été suffisamment approfondies, pour que j'en puisse tirer autre chose qu'une indication utile, rapprochées de ce que je sais de l'état présent de nos propriétés rurales en Bretagne et en Normandie.

C'est dans le Nord-Ouest canadien que notre grande agriculture peut trouver une compensation à la situation critique qu'elle traverse en France. A l'aide de combinaisons multiples que l'on peut faire, soit avec le gouvernement fédéral qui a un représentant à Paris (10, rue de Rome), soit avec le chemin de fer du Pacifique-Canadien auquel, comme nous l'avons dit, a été octroyée une quantité très considérable de terres, on peut obtenir de grandes concessions territoriales sur lesquelles, en appliquant notre système de fermage ou de métayage, il est facile d'établir de superbes exploitations agricoles.

Que des propriétaires disposant de capitaux obtenus au besoin en hypothéquant une partie de leurs terres en France, se réunissent pour former sur des points choisis et prospectés à l'avance des groupes de colonisation, chacun opérant d'ailleurs pour son propre compte; que ces propriétaires choisissent dans les familles de leurs fermiers actuels des hommes jeunes, vigoureux, actifs, ne redoutant pas le travail et qu'ils intéresseront au succès par une équitable répartition des bénéfices. Que tout étant bien préparé — car la préparation est indispensable ici à la réussite. — ils arrivent au Canada au commencement du printemps, moment favorable pour s'y installer et préparer les semailles. En moins de neuf années non seulement ils seront rentrés dans leurs avances, tout en ayant joui d'un bien-être relativement supérieur, mais encore ils se seront assurés les moyens de faire marcher en France leur exploitation rurale. Tel est l'avis de tous les hommes compétents et désintéressés auxquels la question a été posée. La classe agricole est d'ailleurs la seule qui puisse, en ce moment, réussir au Canada, et partant, la seule qu'il faille solliciter.

Quelle que soit la classification adoptée pour les Colonies, on peut les répartir en deux catégories :

1° Les Colonies de peuplement où la race française peut se livrer à la culture du sol, à l'exploitation de ses produits; où elle peut vivre et se développer dans un milieu favorable;

2° Les Colonies d'exploitation dans lesquelles la vie de l'Européen, en général, celle du Français en particulier, n'est possible qu'à des conditions déterminées, en tenant compte des exigences climatiques qui proscrirent d'ordinaire le travail manuel en tout ou en partie; ici, l'immigré ou le traitant peut apporter le concours de son intelligence, de ses capitaux, rarement celui de ses aptitudes physiques. Ce sont des colonies commerciales, qui peuvent conduire quelques privilégiés à la fortune, mais ne sauraient procurer cette natalité vigoureuse et puissante, qui est pour un peuple la première des richesses, la garantie de sa prépondérance par l'extension de sa race.

A part quelques milliers d'hectares de terres en Algérie, en Tunisie ou en Calédonie, la France ne dispose plus que des colonies du deuxième groupe et c'est là certainement une des causes de son amoindrissement en tant que chiffre de population. Ce n'est point par l'émigration, on ne saurait trop le répéter, qu'un peuple s'appauvrit, alors surtout que cette émigration s'opère

dans les conditions qui viennent d'être indiquées.

Située au centre même du continent Nord-Américain (Winnipeg est à 1,423 milles de Montréal et à 1,483 milles de Vancouver), la province du Manitoba comprend environ 74,000,000 d'acres de terres, presque partout d'excellente qualité; c'est la superficie de l'Angleterre, de l'Ecosse et de l'Irlande réunies. Sa population actuelle serait, d'après de récentes statistiques sujettes à caution, de 150,000 âmes dont 20,000 catholiques la plupart de langue française. Son sol est particulièrement favorable au peuplement par les colons de Bretagne et de Normandie. C'est là, comme nous l'avons déjà dit, que se trouvent surtout groupés les Canadiens Français émigrés vers les nouveaux territoires. Des noyaux de colons français s'y forment également et sont déjà en voie de prospérité, notamment à Sainte-Anne, Saint-Pierre-de-la-Rivière-au-Rat, à Saint-Malo, à Saint-Alphonse et à Notre-Dame-de-Lourdes. Près du lac Manitoba, plusieurs établissements français se livrent à l'élevage des bestiaux et à la fabrication du fromage et du beurre. Un établissement de trappistes français (1) est en voie de formation à Saint-Norbert, à environ neuf milles de Winnipeg; les terres sont situées près du chemin de fer. A l'ouest du Manitoba, un prêtre lorrain a fondé une paroisse maintenant florissante, située dans le voisinage du Lac du Chêne. (A suivre.)

A TRAVERS PARIS

La neuvième soirée du *Gardénia* a eu lieu le samedi 3 Décembre, au Théâtre d'Application. Le programme était des mieux composés, et le succès a couronné les efforts des organisateurs de cette représentation.

Le Clou aux Mavis, de Labiche, a été très gaiement enlevé par MM. Mory, Paul Frény et Garandet, du Palais-Royal, qui avait bien voulu se charger du rôle de Picquefeu et a été étourdissant de verve. Mlle Farges a joué le rôle d'Olympia en artiste consommée. Mlle Yvonne Barnice, une piquante soubrette, a joué très gentiment le rôle de Friquette.

L'intermède a été des plus réussis. M. Victor Meusy a chanté deux de ses nouvelles chansonsnettes et a obtenu un franc succès. Mlle Launay, toujours charmante, a détaillé à ravir les couplets de la *Femme de Narcisse*, et la *Troisième fois*, de Meusy et Bert. Le compositeur Paul Delmet a chanté *Le vieux Mendiant* et *Stances à Manon*. Son éloge n'est plus à faire, sa voix superbe et ses délicieuses compositions charment toujours le public. Garandet a bien amusé l'auditoire avec le *Crieur de Nuit*. Mlle Irma Perrot, avec ses vieilles chansons françaises, a fait grand plaisir. Nous avons regretté que si courte ait été l'apparition de cette artiste de grand talent. F. Huguenet, de la Renaissance, qui vient de créer le *Brillant Achille* avec un énorme succès, a dit le *Solo de flûte* avec un naturel exquis. Les applaudissements vigoureux qui l'ont rappelé prouvent com-

(1) Les RR. PP. trappistes ont actuellement quatre maisons en Amérique: à Tracadie (Nouvelle-Ecosse); à Oka (province de Québec); à Dubuc (Ohio) et à Gethsémani (Kentucky).

bien il a été apprécié. Il a aussi chanté *Sans le vouloir* avec un charme et une finesse merveilleuse.

M. Dubut de Laforest avait fait un spirituel rondeau sur lequel M. Alfred Bert avait composé une vivante musique. Mlle Nancy Berthin, des Nouveautés, l'a interprété avec son talent habituel. Le *Gardénia*, tel est le titre de ce rondeau; M. Dubut de Laforest avait bien voulu interrompre ses nombreux travaux pour faire plaisir à ses jeunes amis. Le succès qu'a obtenu sa poésie ne lui fera pas regretter son amabilité.

Les Espérances, de Paul Bilhaud, ont été interprétées par MM. Paul Frény, Cap, un domestique solennel et flegmatique à souhait, et par Mlle Nancy Berthin, qui s'y est montrée fine et spirituelle comédienne.

D.

Le Gérant: PIERRE FOURNIN.

VERSAILLES. — IMPRIMERIE CERF ET C^{ie}, 59, RUE DUFRESNE.

HOTEL S^T-PÉTERSBOURG

33-35, rue Caumartin, Paris

Dans la partie la plus centrale, près l'Opéra, les boulevards, la Madeleine, les Champs-Élysées. Installation de premier ordre. L'hôtel, complètement restauré, est sous la direction personnelle de M. PLAGGE, 160 chambres et salons particuliers, salle à manger de 250 couverts, restaurant, salon de dames, de lecture, fumoir. Bains, ascenseur.

PRIX MODÉRÉS

Chambres depuis 3 fr. Dîner 4 fr.

AUG. PLAGGE, Prop^{re}

BAR AMÉRICAIN

33-35, rue Caumartin

LE MEILLEUR BAR AMÉRICAIN DE PARIS

BOISSONS DE PREMIER CHOIX

VINS DE BORDEAUX

ET

EAUX-DE-VIE DE COGNAC

MAISON RECOMMANDÉE

MM. A. DE LUZE & FILS

88, quai des Chartrons

A BORDEAUX

Pour tous renseignements et prix-courants s'adresser directement à la Maison ou à MM.

A. CAHEN ET F. GUILLERME

Représentants de la Maison A. DE LUZE et Fils,
30, rue St-Jean, à Montréal.

LIGNE DOMINION



PAQUEBOTS-POSTE CANADIENS

ENTRE LA FRANCE ET LE CANADA

Labrador	22 décembre
Vancouver	5 janvier.
Sarnia	19 —
Labrador	2 février.
Vancouver	16 —

Les bagages sont dirigés directement sur les steamers sans avoir besoin d'être visités par la douane anglaise.

PRIX DE PASSAGE DE PARIS

Première classe : 280 à 474 francs, suivant position de la cabine.

Deuxième classe : 210 francs.

Les steamers de cette Compagnie, qui sont les plus grands et les plus beaux qui se puissent voir, sont renommés pour leur confort et l'excellent aménagement qu'ils offrent aux passagers de toutes les classes.

Pour plus amples renseignements, fret, billets, etc., s'adresser à

R. H. GRAEFE, seul agent pour Paris, 9, rue Scribe, Paris

LIGNE ALLAN



PAQUEBOTS-POSTE CANADIENS

Entre la France et le Canada

SERVICE D'HIVER

Mongolian (Saint-Jean, Halifax et Baltimore) . . .	20 Décembre.
Sardinian (Halifax et Portland)	29 —

La flotte de cette Compagnie est composée de trente-trois paquebots du plus fort tonnage dont le confort et la sécurité sont justement appréciés des voyageurs.

Soins spéciaux donnés aux passagers de troisième classe.

Prix de passage de Paris à Québec et Montréal, Halifax, Portland, ou Baltimore

Première classe : 345 à 480 fr., suivant position de la cabine. — Deuxième classe : 205 fr.

Pour Saint-Jean de Terre-Neuve.

Première cl. : 410 à 465 fr. — Deuxième cl. : 205 fr.

TARIFS SPECIAUX POUR LA TROISIEME CLASSE

MALLES POUR LE CANADA

Le Gouvernement canadien ayant renouvelé avec la Compagnie Allan le contrat pour le transport des Malles entre l'Angleterre et le Canada, le courrier sera expédié de nouveau à Halifax, Nouvelle-Ecosse, chaque semaine, par les paquebots de cette compagnie.

S'adresser pour tous renseignements à **PITT & SCOTT**, agents généraux pour le continent, 7, rue Scribe, Paris.

LIGNE BEAVER

de PARIS au CANADA

VIA Liverpool directement

PRIX DE PASSAGE

De PARIS à QUÉBEC et MONTRÉAL

1^{re} classe 315 et 335 fr. | 2^e classe 200 et 215 fr.

Arrangements spéciaux pour la 3^e classe (Émigrants)

Billets directs pour tous les points du Canada et des États-Unis

POUR PASSAGE, FRÊT ET ÉMIGRATION

S'adresser à

HERNU, PERON & C^{IE}

Agents d'émigration autorisés par le Gouvernement Français

A PARIS : 95, r. des Marais et 19, r. Auber
Au HAVRE : 4, place du Commerce.

Agents en France du Canadian Pacific Railway

Adresse télégraphique: HENRICUS (PARIS HAVRE)

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

AVIS AUX COLONS

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

Les fermiers, ainsi que les personnes qui désireraient se livrer à l'agriculture, trouveront des avantages sérieux à faire fructifier leurs capitaux au Canada. Les domestiques de ferme, laboureurs, bouviers, etc., ainsi que les servantes, seront assurés de trouver de bons appointements.

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); ou à M. John Dyke, 15, Water Street, Liverpool, et à M. Hector Fabre, commissaire général du Canada, 10, rue de Rome, Paris.

CHEMIN DE FER

DU

Pacifique - Canadien

PROVINCE DE QUÉBEC

TERRITOIRES DU NORD-OUEST

Ontario, Colombie anglaise

ROUTE DIRECTE ET RAPIDE

DE

L'Atlantique au Pacifique

SANS CHANGEMENT DE WAGON

BILLETS CIRCULAIRES

SPÉCIAUX

A L'USAGE DES TOURISTES

POUR TOUS LES POINTS DE

L'Ontario, des Grands-Lacs, du Manitoba, des territoires du Nord-Ouest, des Montagnes Rocheuses et de la Colombie anglaise.

Les wagons de cette compagnie sont renommés pour leur luxe et leur aménagement et ils offrent aux voyageurs le confort le plus parfait qui ait été encore réalisé. Des hôtels de premier ordre, dirigés par la Compagnie, se trouvent dans les principales gares. — Prix modérés.

La nouvelle route par le SAULT-SAINTE-MARIE est la plus courte et la plus pittoresque pour se rendre au Minnesota, au Dakota et au nord des États-Unis.

SERVICE RÉGULIER

DE

STEAMERS

De Première Classe

De Vancouver en Chine
et au Japon

POUR TOUS RENSEIGNEMENTS

S'adresser à

HERNU, PÉRON & C^{IE}

95, RUE DES MARAIS. — PARIS

et à

ARCHER BAKER

Agent général pour l'Europe

7, James street, LIVERPOOL

et

67 et 68, King William street, LONDRES