

PARIS-CANADA

Organe Hebdomadaire des Intérêts Canadiens & Français.

FRANCE

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

Émile 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.

Manitoba et le Pacifique. — Notes diverses. — *Les Acadiens en France (1758-1764).* — Informations. — *Ligue franco-canadienne.* — *Sur le Pacifique canadien: Relation de voyage, par lady Macdonald (suite).* — Bibliographie. — *Commerce et finances: Notes.*

MANITOBA ET LE PACIFIQUE

On aurait pu croire la province du Manitoba, que traverse cette grande voie du Pacifique canadien, rattachant à ses côtés deux océans, à peu près satisfaite. C'est un grand honneur pour une province née d'hier, et un inestimable avantage, que de se trouver ainsi au bon endroit, sur le chemin qui va servir au commerce entre la Chine et l'Angleterre. Peu de contrées ont été, par le sort et par l'Etat, mieux traitées. Si l'on voulait s'en figurer une bien choyée, tout à fait comblée de bienfaits, n'ayant qu'à s'abandonner à l'avenir qui s'ouvre devant elle pour arriver à la plus haute fortune, on songerait de suite à celle-là.

Néanmoins, cet enfant gâté du Dominion n'est pas encore content. Il ne trouve pas qu'il ait autour de lui assez de chemins de fer. Il en veut un qui atteigne la baie d'Hudson, comme le transcontinental atteint l'Océan Pacifique; il en veut un autre qui aille frapper le Pacifique américain et mette ainsi à sa disposition deux grandes voies transcontinentales.

Le chemin de fer de la baie d'Hudson n'a rien qui nous déplaît; il est clair qu'il ne sera pas fait en un jour, mais il a l'avenir devant lui. Dès maintenant, on peut en esquisser le tracé sillonnant la prairie; suivre, dans une vision rapide, les trains regorgeant de voyageurs, qui gagnent l'Europe, ou en reviennent, par la voie la plus directe et la plus mouvementée. La seconde partie du voyage, la traversée de la baie d'Hudson, comprendra parfois quelques émouvantes stations au milieu des glaces, rêve du voyageur que lasse la monotonie d'un service aussi régulier que celui d'un train express, avec arrivée outre-mer à heure fixe. Il y aura, dans cette navigation à travers les banquises de ces parages lointains, à la fois plus rapide et plus périlleuse, de quoi

séduire l'imagination. Un jour, les voyageurs à froid ne connaîtront plus d'autre route pour aller d'Amérique en Europe, et abandonneront aux gens pusillanimes, aux pères de famille, la ligne Cunard, jadis, encore même aujourd'hui, malgré quelques accrocs, considérée comme à l'abri des accidents de mer.

La construction du chemin de fer, reliant Winnipeg à la frontière américaine et au *Northern Pacific*, soulève des questions autrement graves. Ce projet constitue un acte d'ingratitude à l'égard de la compagnie du Pacifique, qui a fait, en grande partie, Manitoba ce qu'il est: un acte d'imprévoyance aussi, car c'est d'elle qu'il peut attendre son plein développement. Le Manitoba, sans le Pacifique, que sera-ce? Que deviendrait cette jeune et ambitieuse province? Son essor serait de suite, sinon irrévocablement, arrêté. La législature et le gouvernement provincial ont passé outre, parce qu'ils croient tenir la compagnie du Pacifique; elle ne saurait rompre brusquement sa ligne et s'arrêter à mi-chemin entre les deux océans.

Le nouveau projet est de plus une violation des droits acquis de la compagnie à laquelle le Parlement fédéral a garanti le privilège d'exclure les entreprises rivales. Sans ce monopole, elle n'aurait jamais accepté la tâche qu'elle a si brillamment accomplie de doter le Canada d'une voie unique au monde. La bonne foi du pays tout entier est engagée, engagée à l'égard de la compagnie, à l'égard des capitalistes qui ont versé dans sa caisse les fonds nécessaires à l'accomplissement de ses desseins, et aussi à l'égard des anciennes provinces qui ont fait de si grands sacrifices pour aider au grand ouvrage dont le bénéfice le plus considérable revient aux nouveaux territoires.

Le gouvernement fédéral, comme il en avait le devoir, a mis son veto sur le projet voté par la législature du Manitoba. Mais cela n'a point arrêté le gouvernement provincial et il a annoncé l'intention de poursuivre son dessein, sans se laisser arrêter par aucun obstacle: le premier ministre, M. Norquay, a fixé un jour pour l'inauguration solennelle des travaux. A l'heure dite, il s'est dirigé

vers le point indiqué, suivi de toute la population de Winnipeg. Une fois sur le terrain, l'énergique homme d'Etat a ôté son paletot et, saisissant une pelle, s'est mis à remuer la terre promise avec une vigueur sans égale, aux acclamations de la foule, qui admirait autant sa force physique que son ardeur morale. A le voir travailler ainsi, elle n'était pas fort éloignée de penser que le chemin de fer allait surgir de terre et se mettre à serpenter jusqu'à la frontière américaine, à 65 milles de là.

Après cet exercice violent, M. Norquay a fait un discours modéré, car c'est un politique fort avisé et le type du Métis habitué à ruser avec les gens importants des vieilles provinces. Il a fermé la porte à grand fracas au nez du Pacifique, pour plaire à la galerie et un peu aussi pour effrayer les actionnaires, gente qu'il suppose timorée malgré le courage qu'ici elle a montré; mais tout doucement l'a entr'ouvert pour laisser passage, au besoin, à des intermédiaires officieux venant proposer quelque arrangement avantageux.

Le gouvernement fédéral n'a point l'intention de s'opposer par la force à l'exécution du projet. Il le laissera mourir de lui-même. On estime que la construction de la nouvelle ligne coûterait dix millions de francs. Avec son modeste budget et ses ressources restreintes, d'où Manitoba tirerait-il ces dix millions? Il les cherche en Angleterre, mais comment les y trouver, lorsque l'acte même de la législature provinciale est entaché d'illégalité et que l'émission se présente frappée, au préalable, de l'interdit fédéral? Ajoutez à cela qu'il faut obtenir en même temps du marché financier anglais vingt-deux millions de francs pour le chemin de la baie d'Hudson. Il est donc aisé de prévoir que, même s'il reçoit quelque encouragement du *Northern Pacific*, cet encouragement n'ira pas jusqu'à la souscription de dix millions, et que bon gré mal gré, c'est en pure perte que M. Norquay aura remué si violemment la terre aux portes de Winnipeg. Tout cela finira par une réconciliation avec la compagnie du Pacifique, sous les auspices de sir John Macdonald dont on a un instant annoncé le voyage à

Winnipeg et dont Manitoba a éprouvé si souvent les bonnes et conciliantes dispositions.

Ce chemin qui ne se fera pas n'avait qu'un titre à notre intérêt. Il traversait les cantons essentiellement français de Saint-Vital, Saint-Norbert, Royal, Sainte-Agathe, Morris, Saint-Jean-Baptiste, Saint-Pie et Gauthier. Mais les populations françaises trouveront ample compensation à son échec dans le succès, de plus en plus marqué, de la compagnie du Pacifique et dans la prospérité qui en découle pour le pays tout entier.

NOTES DIVERSES

Inscrits au Commissariat-général du Canada, 10, rue de Rome :

M. Edmond Lassalle, New-York, hôtel de Bade.
M. A. M. Morin, St-Hyacinthe, 33, rue du Poteau.
M. Cyprien Saint-Laurent, Québec, 26, rue du Mail.
M. E. O. Bickford, Toronto, 44, rue Pierre-Charron, Mme Bickford. — —
Mme Grace Keefer. — —

La société canadienne vient d'être douloureusement éprouvée par une double perte. M^{me} Tessier, épouse de l'hon. M. Ulric J. Tessier, ancien ministre, juge à la Cour d'appel, est décédée à Québec. Cette mort frappe un des hommes les plus hautement estimés du Canada et qui compte en France de nombreux amis dans le monde politique et la magistrature; elle met en deuil une famille distinguée dont les membres appartiennent au parlement, à l'administration et à la banque. Nous lui offrons nos condoléances sincères.

A Montréal, M. Alfred Thibaudeau, qui a représenté pendant vingt ans, à Londres, la puissante maison de commerce Thibaudeau frères, dont il était un des chefs, est mort des suites d'une attaque d'apoplexie. M. Alfred Thibaudeau, qui séjournait fréquemment à Paris, n'était pas seulement un négociant habile et estimé, c'était aussi un lettré et un artiste. Il sera unanimement regretté.

L'honorable M. Pope, ministre des chemins de fer, part prochainement pour la Colombie, avec M. Collingwood Schreiber, inspecteur des chemins de fer.

L'honorable M. White, ministre de l'intérieur, est parti pour le Pacifique, le 20; il s'arrêtera d'abord à New-Westminster, puis se rendra à Victoria et enfin à Nanaïmo. En revenant, il arrêtera à Kamloops, Banff, Hatzpys et Calgary. A Swift Current, il quittera la voie du chemin de fer et ira à Battleford-Nord.

Lord Lathom, le lord chambellan, qui a des intérêts dans les ranches du nord-ouest, part pour le Canada, dans une quinzaine.

On annonce aussi le départ pour le Canada de Sir Stevenson Blackwood, secrétaire-général du ministère des postes, qui va étudier le pays avec l'intention d'y établir deux de ses fils.

Notre ami, M. de Lamothe recevra, cet été, à Saint-Pierre et Miquelon, la visite de bon nombre de ses amis Canadiens. L'honorable M. Royal, député de Provencher, est en ce moment à Saint-Pierre avec le docteur Valade, d'Ottawa.

L'excursion annuelle des journalistes de la province de Québec a, cette fois, pour destination Saint-Pierre-Miquelon. Le départ de Québec est fixé au 6 août, l'arrivée à Saint-Pierre au 10. Nos confrères de Québec et de Montréal y resteront du 10 au 14.

Nous avons reçu de M. C. Baillairgé, ingénieur de la ville de Québec, un mémoire plein d'intérêt sur les modifications à apporter à la construction des théâtres dans le but de les protéger contre l'incendie. Nous nous empressons de le transmettre à la commission des théâtres de Paris qui étudie en ce moment les plans de reconstruction de l'Opéra-Comique. Nul doute que les conseils et les ingénieuses combinaisons imaginées par l'auteur, si compétent en pareille matière, ne soient mis à profit pour la tranquillité et la future sauvegarde des spectateurs.

Le docteur Baratoux vient d'être chargé par le gouvernement français, d'une mission aux États-Unis et au Canada. Il devra étudier le mal spécial connu sous le nom anglais de hay fever ou fièvre des foins.

Une grande démonstration a eu lieu à l'arrivée de Mgr Taché à Saint-Boniface. Toute la population catholique s'était rendue à la gare et a escorté la voiture de l'éminent prélat.

M. Théodore Bigot, un cultivateur du midi de la France, vient de passer par notre ville, dit le *Monde*, de Montréal, en route pour le lac des Chênes, Manitoba, où il va s'établir avec sa famille sur une propriété importante. Il compte se livrer spécialement à l'industrie laitière et à l'élevage des bestiaux.

M. Durnerin, correspondant de la *Revue Française* de Paris, et propriétaire dans la Gironde, a résolu d'acheter plusieurs terres au Portage de la Prairie, Manitoba, pour y établir des colons français.

Il ne se lasse pas de vanter l'apparence magnifique de la récolte au Nord-Ouest, cette année.

Le *Moniteur Acadien* vient d'entrer dans sa vingt et unième année d'existence. Nos sincères félicitations à ce vaillant champion de la race acadienne.

MM. Tyrrell, Dowling, Weston, Lamb, McInnes et Faribault, viennent de quitter Ottawa, pour continuer leurs explorations géologiques; le docteur Bell se rend dans le district de Témiscamingue pour le même objet, et M. Selwyn, C. M. G., directeur de l'exploration géologique, dans l'est de la province de Québec.

Monseigneur Persico, qui vient d'être chargé par Léon XIII, de s'enquérir des affaires d'Irlande, est bien connu à Québec, ayant été pendant plusieurs années, curé de la paroisse de Sillery.

Avis a été reçu au ministère de l'agriculture, à Ottawa, que M. Baidemare, qui s'occupe de l'œuvre de la colonisation irlandaise, est en route pour le Nord-Ouest avec cinq cents colons irlandais.

Lord Lansdowne, gouverneur-général, a envoyé à Son Eminence le cardinal-archevêque de Québec, un magnifique saumon, pris dans une excursion de pêche, sur la rivière Métapédia. Même envoi à Monseigneur T. E. Hamel du séminaire de Québec.

Par un bref, en date du 10 mai dernier, reçu à l'archevêché de Québec, Léon XIII divise la province ecclésiastique de Québec en trois provinces dont les sièges métropolitains sont Québec, Montréal et Ottawa. Voici les noms des suffragants qui sont attachés à chacune de ces métropoles :

Québec : Trois-Rivières, Rimouski, Chicoutimi et Nicolet. La préfecture apostolique du golfe Saint-Laurent demeure attachée à la province ecclésiastique de Québec.

Montréal : Saint-Hyacinthe et Serbrooke.
Ottawa : Le vicariat apostolique de Pontiac.

LES ACADIENS EN FRANCE

(1758-1764)

Boulogne-sur-Mer, 13 juillet 1887.

Cher Monsieur,

En parcourant l'un des derniers numéros du *Paris-Canada*, j'ai été très intéressé par le récit des misères des Acadiens transportés en Europe par les Anglais et notamment du groupe de ceux qu'un naufrage avait amenés à Boulogne en 1759.

J'ai prié M. Ernest Deseille, archiviste de la ville et secrétaire de notre société académique, de vouloir bien faire quelques recherches à ce sujet. Avec un soin et une patience... d'archiviste, M. Deseille me paraît avoir épuisé la question. Pensant que

cela pourrait avoir quelque valeur pour vous et pour vos lecteurs, je vous adresse en communication le résultat des fouilles de M. Deseille, savoir : 1^o une liste des noms qu'il a pu retrouver (418 sur 179); 2^o la copie des documents d'archives concernant « les Canadiens », et les extraits des registres de catholicité s'appliquant à leurs naissances, décès et mariages; 3^o une notice.

Veillez agréer, cher Monsieur, l'assurance de mes meilleurs sentiments.

F. FARJON.

NOTICE.

« Les Canadiens sont arrivés ici de l'Acadie, le 26 décembre 1758 et sont partis le 22 novembre 1764 pour la Cayenne dans le vaisseau nommé *Les Deux Frères*, appartenant à MM. Guillaume et Jean-François Coilliot » etc. (*Livret de J. Cuvillier — Bull. Soc. acad.*, t. 1).

Ainsi s'exprime Jacques Cuvillier l'unique contemporain qui, à ma connaissance, ait parlé de cet événement intéressant à plusieurs titres.

Pour trouver des renseignements sur le nombre des expatriés et sur leur séjour en notre ville, il faut parcourir un grand nombre d'actes déposés aux archives communales, dont le dépouillement attentif permet d'ajouter à la note si concise du chroniqueur bouloonnais que les Canadiens, au nombre de 179 (lettre de l'intendance, arch. comm.) transportés par les ennemis de l'Etat (Requête de J. Dugast, n^o 1563) et qui habitaient en majorité sur la paroisse de Saint-Pierre et Saint-Paul, en l'île Saint-Jean (Reg. de cathol.), avaient été forcés par la tempête d'aborder à Boulogne (Reg. de cath., acte du 23 décembre 1759).

Peut-être m'excuserait-on si, à propos de cet épisode du grand drame colonial, je répétais ce que l'histoire a dit de la lutte qui amena la perte de la colonie française par excellence, si je m'indignais contre la barbarie que les Anglais renouvelèrent au xviii^e siècle d'une déportation en masse de vaincus dont l'indomptable amour pour la mère-patrie était le seul crime; mais cette répétition, si intéressante qu'elle pourrait être, n'en serait pas moins une répétition et je comprends différemment le devoir des travailleurs de province. S'ils veulent être utiles, qu'ils disent simplement ce que personne n'a dit, ce qu'ils peuvent dire sur le témoignage de documents non connus, n'eussent-ils que deux lignes de texte nouveau, ces deux lignes s'ajouteront au trésor de l'histoire, tandis qu'en agissant différemment ils restent des compilateurs dont tout le mérite est dans l'habileté de démarquage, habileté que quelques-uns poussent assez loin. Ne les troublons pas plus que leur conscience ne les trouble en leur petit métier et revenons aux Canadiens.

La date d'arrivée précisée par J. Cuvillier, reçoit une espèce de confirmation dans un acte de décès, inscrit sur le registre de l'hôpital le 27 décembre 1758. Il y eut dès le lendemain une première victime: les autres allaient suivre à peu d'intervalle et dans une proportion effrayante, comme nous le verrons bientôt.

Cent soixante-dix-neuf malheureux, tombés comme une charge supplémentaire sur une ville déjà obérée, on conçoit l'embaras de notre échevinage, logement, chauffage, subsistance, il faut pourvoir à tout, et l'on a pourvu à tout si nous en croyons le mémoire de Deulin (arch. n^o 211) où est inscrit

le prix du montage des lits et le salaire de six hommes qui aidèrent à charger le bois porté aux capucins « pour les Canadiens ».

Les bonnes âmes s'émurent aussi, et le bureau des pauvres étendit ses charités sur les naufragés.

Mais il était du devoir de nos magistrats de faire connaître à l'intendant de Picardie que la ville n'aurait pu continuer longtemps à subir une pareille charge qui incombait au gouvernement, et l'intendant leur répondait, le 6 janvier 1759, de s'entendre avec le subdélégué.

Que fut-il arrêté alors ? D'après une lettre du 12 mars suivant on apprend que les Canadiens, assimilés aux troupes de garnison, recevaient une solde du roi, — six sous par tête, je crois, — et qu'ils étaient logés chez les habitants comme les soldats, avec plus de gêne, cependant « à cause des femmes et des enfants » (arch. comm. n° 917). C'est pour remédier à cet inconvénient du logement, à cette charge pouvons-nous ajouter, car les Boulonnais avaient encore à supporter le régiment de Vierzay, que le maire et échevins, sous la date du 12 mars 1759, écrivaient à l'intendant s'il ne jugeait à propos d'envoyer les Canadiens dans les villes voisines, de les mettre à Desvres où ils trouveraient à vivre à bon compte et de l'ouvrage pour tous, soit aux champs, soit dans les forêts, soit comme ouvriers d'une petite manufacture de fracs établie depuis longtemps. (Arch. comm. n° 917).

L'intendant comprend bien la sollicitude de nos échevins pour leurs administrés ; mais il ne veut pas que ce soit aux dépens des malheureux déportés et il répond qu'il va examiner la proposition. Il tient surtout à ne pas faire sortir les Acadiens de Boulogne sans les mettre tout d'un coup en état de gagner leur vie, parce qu'il prévoit qu'ils cesseront de recevoir les secours du roi dès qu'ils quitteront la ville.

Ces secours étaient modiques et devenaient insuffisants lorsque la maladie atteignait tour à tour chaque famille exilée, épuisa toutes leurs ressources, tout leur crédit. Alors la charité inspira à l'un de nos magistrats un système de comptabilité dont il fit plus tard un aveu naïf à l'intendant d'Amiens auquel il écrivait, le 22 février 1763, qu'il avait reçu du caissier de l'octroi les sols accordés aux habitants de l'île Saint-Jean, comme si ces habitants étaient restés au nombre de 179, car les sols de ceux qui mouraient servaient à payer les dettes contractées dans leur maladie. (Arch. comm. n° 938.)

Dans cette colonie transplantée il y avait des exilés de tout âge, depuis les vieillards septuagénaires jusqu'aux enfants à la mamelle, les misères supportées avaient débilité leur corps ; ils furent une proie facile pour la mort qui les faucha sans pitié.

Que pouvaient-ils faire pour gagner leur subsistance en une petite ville sans industrie autre que la pêche et la course. La course de mer ! Mais voilà ce qui va le mieux aux jeunes gens valides : ils y trouvent les moyens de se venger contre les Anglais, leurs bourreaux. Tous n'ont pas la male-chance de Joseph Dugast, l'un d'eux, embarqué comme novice à bord du corsaire : *la Marquise de Nazelle*, qui pour être entrée en exercice, subit un échouement, la perte de ses effets et le refus d'autres vêtements. Comment travailler à peu près nu,

au mois de février, à bord d'un bateau ? La rigueur du temps le force à quitter le Tréport où se trouvait le bâtiment et à venir chercher à Boulogne les secours qu'on lui refusait.

Fut-il soupçonné de désertion par l'armateur ?

A peine arrivé en notre ville, il se rend chez le père de cet armateur qui promet d'en parler à son fils.

Ce fils a mauvaise tête, semble-t-il. Du moins on apprend par une enquête que, se faisant suivre de quatre fusiliers, d'un prochain corps de garde, il se met à la recherche de Joseph Dugast. Lorsqu'il sait qu'il se chauffe chez Mme Sauvage, il entre sabre nu, dans cette maison, et sans explication en porte deux coups sur le bras du novice. D'un troisième coup il menaçait la tête, lorsque l'intervention d'un voisin sauve la victime d'une mort certaine.

C'est du moins ainsi que Dugast raconte l'aventure. Mme Sauvage et deux autres témoins ne parlent que des coups de sabre sur le bras, dont le sang jaillit abondamment. Dugast fut tellement saisi « qu'il n'eut la force ni de se plaindre, ni de crier ».

La bonne Mme Sauvage veut le protéger mais l'armateur, le fils Bray, l'insulte, la menace, et oblige sa victime à le suivre chez son père (Arch. n° 1563).

Voilà bien un procédé de corsaire.

Si tous les armateurs ne ressemblaient pas à celui-là, le métier présentait d'autres dangers. On constate bientôt qu'il y a sept Canadiens dans les prisons d'Angleterre et nos registres de catholicité portent mention de services chantés pour le repos de l'âme de deux d'entr'eux « morts au service du roi » prisonniers de guerre.

Mais qu'étaient ces dangers qui avaient leur gloire auprès de celui que les exilés trouvaient dans l'acclimatation ! Jamais colons ne furent plus éprouvés que ceux-là !

Au lendemain du naufrage une première victime, un enfant de trois ans.

Le mois suivant, janvier 1759, 7 décès frappant l'enfance et la jeunesse, de 9 mois à 18 ans.

En mai une fille de 17 ans.

En octobre, une femme de 72 ans.

Ce n'est rien jusque-là, mais une épidémie de petite vérole prend vingt-un sujets, de la mi-novembre à fin décembre et cinq dans le mois suivant, soit 26 décès sur les 170 réfugiés restant de la colonie, presque la sixième partie en deux mois et demi.

Les naissances ne compensaient pas. A peine nés, les enfants semblaient voués à la mort et six jeunes Acadiens nés en notre ville sont morts le deuxième ou le cinquième jour de leur naissance.

Que de deuils coup sur coup, frappant parfois la même famille jusqu'à l'extinction. Quels regrets alors pour le pays natal où ils vivaient, poussés de la terre où ils mouraient.

L'année 1760 prit encore six victimes, trois en 1761 ; deux en 1762 ; quatre en 1763 ; quatre en 1764 ; en totalité 56, triple dîme payée à l'acclimatation par les 179 naufragés de l'île Saint-Jean.

Et les alliances entre elles, que révèle la liste de ces familles que j'ai dressée d'après les actes de baptême, de mariage et d'enterrement de nos paroisses, ont fait de leur séjour à Boulogne un deuil continu pour toutes, et dans ce deuil, la misère, l'amertume du pain de l'exil, Sa Majesté toujours

désireuse de réduire les secours que, du reste, elle devait étendre à d'autres Canadiens débarqués à Lorient. Oh ! la pénible situation.

A Boulogne on s'en émut ; pour leur venir en aide, on puisa même à la caisse de charité du pays. Une somme de 600 francs fut prise dans la bourse des pauvres, afin de soulager leur misère ; on pria l'intendant d'autoriser que sur reliquat de compte provenant de l'emprise dont nous avons parlé ci-dessus, quand notre échevinage percevait les sols des décédés, on dépensât ce qu'il fallait pour acheter des souliers et des chemises aux plus pauvres, lors de leur départ de Boulogne.

En 1763 on parlait de Sainte-Lucie où ils devaient être envoyés ; mais d'après le livret de J. Cuvillier ils ne partirent que le 22 novembre 1764 pour Cayenne. Le capitaine Duhamel, du Tréport, commandait le vaisseau qui fit la traversée, déclarée très heureuse, en quarante-deux jours, sans maladie aucune.

Mais comme si la mort avait eu regret de n'avoir pas frappé les passagers, elle enleva le capitaine dans son trajet de Cayenne à la Martinique.

Etaient-ilstous partis ? N'y a-t-il pas dans notre population des descendants de ces exilés ayant trouvé une nouvelle patrie et une nouvelle demeure familiale ?

Je consulte les noms de ma liste et dès le second je rencontre un Firmin Aucoin qui en 1785 se marie à Boulogne et qui devient le père de Mme Haffreingue Aucoin dont l'un des fils a le prénom du grand-père.

Il y a des Sauvé, et M. Ernest Quignon est le descendant des Quignon Sauvé.

D'autres encore, sans doute, mais j'avoue mon ignorance à leur égard et il est sage de temps à autre de dire : je ne sais pas. C'est une assez bonne conclusion et ce sera la mienne.

6 juillet 1887.

Ernest DESEILLE.

INFORMATIONS

Une lettre reçue par le frère Zotie, des écoles chrétiennes au Glacis, lui annonce la nouvelle de la mort du frère F.-X. Gendreau, en religion frère Cyprien, mort au Japon, après six années passées dans le laborieux apostolat de l'éducation.

Né à Saint-Thomas de Montmagny, le F. Cyprien, après avoir dirigé plusieurs établissements de la province de Québec, fut envoyé à Hong-Kong pour y diriger le collège confié aux soins de sa congrégation.

Le sénateur Cochrane, de Compton, de retour à Winnipeg d'un voyage de plusieurs semaines dans le district de McLeod, rapporte les meilleures nouvelles des fermes d'élevage de cette région. La perte pendant l'hiver n'a été que de 2 à 3 pour 100 ; la dernière saison a été la meilleure depuis l'établissement des ranches il y a six ans. Les récoltes ont aussi la meilleure apparence.

Environ 1,700 hommes sont employés à la construction du chemin de fer Témiscouata, de la Rivière du Loup à Edmonton N. B. Cette voie ferrée a 170 milles de longueur ; on espère qu'elle sera terminée l'automne prochain entre Québec et St-Jean N.-B.

Il se publie aux Etats-Unis, 40 journaux de langue française, dont 14 dans la Louisiane. Dans ce nombre nous comptons 17 journaux canadiens.

La commission chargée de l'examen des réclamations des Métis vient de reprendre ses travaux. La nouvelle a été reçue au ministère de l'Intérieur que MM. les commissaires Goulet et Côté se sont rendus à Prince-Albert, d'où ils descendront la Saskatchewan en vapeur jusqu'au lac Winnipeg, visitant les divers établissements et faisant droit à toutes les réclamations justes. La commission est autorisée à régler des réclamations et à accorder des certificats de propriété aux métis, enfants ou adultes, y ayant droit, et aux colons blancs établis dans le pays avant 1870. Les enfants métis ont droit à un certificat pour \$240 ou un certificat pour 240 acres de terre, les adultes n'ont droit qu'à \$160 ou à 160 acres.

Le département de la guerre à Washington ayant approuvé les plans du nouveau pont du Sault-Ste-Marie, la jonction du chemin de fer canadien du Pacifique avec les chemins de fer « Saint-Paul et Minneapolis, » et « Duluth North Shore, » doit se faire prochainement. Jusqu'à présent on n'a travaillé que du côté du Canada, mais les travaux vont être vigoureusement poussés du côté américain. M. R. G. Reid, entrepreneur des travaux pour la compagnie du Pacifique, doit les avoir terminés avant le 30 novembre prochain. Le prolongement du chemin de fer Duluth et South Shore sera fini vers la fin d'août. De son côté la compagnie de ponts canadiens promet de construire le pont pour l'époque fixée.

Le pont que la Compagnie du Pacifique a fait construire sur le Saint-Laurent, entre Lachine et Caughnawaga, sera ouvert au trafic dans quelques jours.

Un convoi contenant 300 cultivateurs est arrivé des provinces de l'Est à Winnipeg, sous la direction du Père Nolin S. J. Ils visiteront plusieurs parties du Nord-Ouest dans le but de choisir des terres et de s'y fixer. Cet événement est important pour le Nord-Ouest, et démontre la préférence qu'ont les cultivateurs pour les plaines fertiles de l'Ouest.

La pêche au saumon est très abondante dans les pêcheries du comté de Charlevoix. Actuellement le nombre des saumons pris est beaucoup plus considérable que celui de l'année dernière.

Le capital anglais engagé dans les colonies anglaises, augmente constamment; en 1884, il se chiffrait à £620,000,000; en 1886, il a atteint £744,000,000.

La valeur des bois exportés par le Canada, de 1873 à 1886, s'élève à \$310,000,000. Sur ce chiffre les Etats-Unis en ont pris pour \$110,000,000; l'Angleterre pour \$177,000,000.

La municipalité de Saint-Gabriel, avec ses pouvoirs hydrauliques, ses manufactures et ses vastes scieries, est définitivement annexée à Montréal.

La chambre de commerce de Montréal compte aujourd'hui 1413 membres.

LIGNE FRANCO-CANADIENNE

Les membres de la Chambre de commerce de Montréal lui ayant présenté une adresse de félicitations, M. René Bossière, l'un des directeurs de la nouvelle ligne franco-canadienne, a prononcé en réponse le discours suivant :

Messieurs,

C'est avec une grande émotion que je me lève pour répondre à l'adresse que vous me faites l'honneur de me remettre; je ne pouvais m'attendre à une démarche aussi flatteuse pour notre société et pour moi personnellement de la part des représentants les plus autorisés du commerce de Montréal, et c'est de tout cœur que je vous remercie de l'expression de votre sympathie.

Mais mon émotion se trouve doublée en répondant à votre démarche, car je sens bien que cet hommage ne s'adresse pas à nous personnellement et passe bien au-dessus de nos têtes.

C'est le vieux drapeau de la France que vous avez voulu saluer et c'est à lui que vont les souhaits que vous voulez bien nous adresser.

Un Français arrivant au Canada éprouve une grande joie d'entendre exprimer les sentiments conservés pour la mère patrie comme vous l'appellez. Mais ce n'est pas sans un profond serrement de cœur qu'il constate que si ces sentiments d'amitié et de confraternité sont restés toujours aussi vivaces, il n'en a pas été de même des relations commerciales.

Les affaires se sont peu à peu restreintes entre les deux nations sœurs. L'océan qui les sépare n'a pas été un obstacle aussi infranchissable que l'habitude prise de part et d'autre de s'adresser, pour l'achat et la vente des marchandises, à ceux que leur situation géographique et politique rendait les intermédiaires les plus favorisés.

Peu à peu le courant des relations a pris une voie indirecte: non seulement les transports des marchandises françaises se sont faits par l'Angleterre mais les achats eux-mêmes ont eu lieu à l'étranger.

Espérons que ces communications directes que nous créons vont ramener le courant dans sa direction naturelle.

Nous voudrions, Messieurs, pouvoir faciliter ce changement en attirant en France de nombreux passagers et en leur offrant des installations spacieuses et confortables. Si le désir suffisait cela serait bientôt fait, mais nous ne devons pas vous cacher que pour pouvoir lutter avec les autres lignes et attirer vers la France les marchandises canadiennes il nous faut commencer bien modestement comme grandeur des vapeurs, comme vitesse et naviguer à bon marché pour pouvoir offrir un fret bon marché et faire, pendant les premiers temps, d'importants sacrifices.

Nous avons besoin, en dehors des économies les plus strictes, de l'appui de beaucoup et nous vous remercions, Messieurs, de celui que vous voulez bien nous promettre. À côté des efforts de la Chambre de commerce nous comptons que les nombreux commerçants canadiens voudront bien ne pas nous ménager leur concours.

Il est parmi les articles français une foule de produits inconnus au Canada. Nous avons la réputation de faire bien mais de faire cher. C'est en général assez vrai, mais j'ai été bien souvent étonné en visitant des manufactures françaises des prix vraiment très minimes de certaines marchandises.

Les hommes compétents disent que si ces articles étaient connus ils pourraient avantageusement lutter avec les produits étrangers.

Quant à l'exportation des produits canadiens en France je ne doute pas qu'elle n'ait un grand avenir. Déjà le vapeur, sur lequel vous êtes, va emporter un gros lot de blé et de bois du Canada, des homards de conserves, quelques machines agricoles et quelques colis divers. Ce n'est qu'un début. À côté des bois et des grains divers tels que maïs, avoine, pois, je citerai spécialement les phosphates, la potasse, l'amiant, le beurre, les pommes, les conserves de saumons et de viandes, et probablement aussi les animaux comme pouvant amener un débouché important.

Tous ces produits qui, passant par l'Angleterre, payaient une surtaxe d'entrepôt avant d'arriver en France, pourront désormais y arriver dans des conditions plus avantageuses, mais je le répète, ce courant pour se former, a besoin de longs mois et de l'appui de tous ceux qui veulent bien prendre intérêt au développement des affaires entre la France et le Canada.

Nous serons, nous n'en doutons pas, vous Messieurs les Canadiens et nous Français récompensés plus tard de nos efforts, et l'on verra dans l'avenir les deux nations sœurs unies par des liens matériels à côté des liens de sentiment.

Comment pourrait-il en être autrement, quand on voit la croissance inouïe de la prospérité de votre pays. Je ne trouve de meilleure comparaison à son développement que le spectacle magnifique auquel il m'a été donné d'assister pendant les quelques semaines que j'ai eu le plaisir de passer ici.

J'ai vu l'hiver disparaître en quelques jours, j'ai vu les arbres se couvrir de feuilles comme par enchantement, les fleurs s'ouvrir et la nature entière sortir de son manteau de glace avec un luxe de végétation et une rapidité incroyable.

En présence d'un pareil spectacle, de celui d'une

population doublant en si peu de temps, des grandes œuvres déjà accomplies, de conceptions aussi vastes que le chemin de fer du Pacifique dont nous espérons être un modeste auxiliaire, de projets aussi grandioses que ceux qui sont à l'étude au Canada, il est impossible de douter du brillant avenir auquel est appelé votre beau pays.

Attendons donc patiemment et courageusement quelques années et la récompense de nos efforts viendra des relations renouées avec la France et de la prospérité toujours croissante de ce pays qu'on appelait autrefois la Nouvelle-France et qui veut bien conserver pour la « mère-patrie » des sentiments aussi sympathiques et aussi vivaces.

SUR LE PACIFIQUE CANADIEN

RELATION DE VOYAGE PAR LADY MACDONALD

(Suite)

Une halte à Palliser. Le Chef et ses amis viennent me rendre une visite au chasse-pierre. Je me considérai un peu leur supérieur et pris des airs de protection. Transportée d'enthousiasme, mais voulant être polie, je demandai au Chef s'il voulait prendre place à côté de moi pour faire un bout de promenade. Au grand scandale des personnes présentes, il consentit sans plus y réfléchir et prit la place de M. E. qui s'assit à nos pieds sur le tampon même. Ce fut une consternation générale dans le petit groupe d'amis et de citoyens de Palliser — le chef qui voyageait dans les plaines de la Colombie sur un chasse-pierre, et décidé peut-être de continuer ainsi son excursion dans les montagnes abruptes de Selkirk — ces montagnes dont mon ami M. Sandford Fleming avait dit il y a à peine trois ans, dans son livre charmant *From Old Westminster to New* « personne n'est encore passé par le versant occidental des Selkirks. » Tout le monde était terrifié. C'était plaisir pour moi de songer que ma témérité était partagée par un autre; aussi me sentis-je plus à l'aise quand nous nous remîmes en route pour Donald, à la base orientale de la chaîne des Selkirks.

La vallée de la Columbia est des plus charmantes; les bouquets d'arbres dont elle est parsemée ne servent qu'à faire ressortir la vivacité de sa fraîche verdure. On dirait d'un coin du paradis encastré entre deux chaînes de montagnes. La rivière Columbia, longue, dit-on, de 1200 milles, prend sa source dans les Montagnes Rocheuses, traverse les vallées enserrées par deux chaînes de montagnes et coule vers le sud jusqu'à ce qu'elle entre dans les Etats-Unis. Le chemin de fer canadien du Pacifique la franchit neuf ou dix fois.

On dirait maintenant que les jours commencent non plus le matin mais l'après-midi. Nous avons gagné trois heures depuis notre arrivée à Port-Arthur sur la rive orientale du lac Supérieur; il va de soi que ma montre qui marque le temps d'Ottawa est de trois heures en retard. Elle avait été réglée sur le méridien de l'Est qu'on observe jusqu'à Port-Arthur. C'est là qu'on adopte le méridien du centre, d'une heure en avant, pour les 694 milles qui s'étendent jusqu'à Broadview. Là nous adoptons le méridien des Montagnes qui nous fait gagner une heure et le conservons jusqu'à Donald. A Donald nous sentons que nos jours s'allongent d'une manière sensible puisque nous y adoptons le méridien du Pacifique

qui nous donne une heure de plus jusqu'à la mer.

Mais ce ne sont pas les seules libertés que nous ayons prises avec le Temps, considéré jusqu'à aujourd'hui comme inexorable. Laissant de côté la méthode démodée des A. M. et des P. M., la compagnie s'est fait un horaire de sa façon et dit 13 heures pour 1 heure P. M., 14 heures pour 2 heures P. M., en sorte qu'à minuit elle en est arrivée à 24 heures. Cela est autrement utile et autrement expressif que l'ancienne manière de compter qui nous oblige à nous demander à chaque instant si nous sommes dans l'avant-midi ou dans l'après-midi. Mais je dois bien avouer que le cuisinier du « Jamaica » petit Jean, parut abasourdi quand je lui commandai le dîner pour 20 heures précises.

Pour nous permettre de bien voir le pays sur tout le parcours du chemin de fer du Pacifique, entre Winnipeg et Vancouver, des mesures avaient été prises pour que notre train spécial restât stationnaire la nuit. On avait eu la bienveillance de nous faire accompagner d'un surintendant pendant tout le voyage. Si nous nous sommes séparés à regret de M. E. à Donald, nous n'avons eu, d'un autre côté, qu'à nous féliciter de son successeur qui se rendit à notre désir de ne voyager que de 8 h. du soir à 8 h. du matin.

Nous nous contentions, le matin, d'une simple tasse de thé, ce qui nous permettait de faire honneur à un copieux déjeuner à 11 heures 30, pendant que les employés du chemin dinaient à quelque station où ils avaient commandé des comestibles par télégraphe ou dinaient à même les provisions du commissariat dans le wagon à bagages. Entre 5 et 6 heures, nous faisons une halte pour prendre le thé, et faisons servir le dîner vers les 8.30 p. m., quand le train s'était remis pour la nuit. Notre petit garçon de salle, de la taille de cinq pieds seulement, était des plus actifs et ne nous laissa jamais manquer de rien. Il fourrageait au besoin et paraissait tellement affecté si quelque chose clochait à la cuisine que nous étions plutôt tentés de lui offrir des consolations que des reproches.

Mais reprenons notre voyage. L'étape de ce soir est Revelstoke à la base occidentale des Selkirks, 78 milles plus loin que Donald situé sur la base orientale. Nous voilà donc en route pour Revelstoke. A mesure que le train approche de la vallée ou de la gorge par laquelle il entre dans les montagnes, l'horizon est obscurci par la fumée que dégagent les feux de forêts. Vu la sécheresse exceptionnelle, ces feux font des ravages depuis plusieurs semaines. Il suffit d'une étincelle échappée du tuyau d'une locomotive, d'un feu de bivouac mal éteint pour embraser les broussailles et les feuilles mortes et détruire en très peu de temps de grandes étendues de forêts; dans ce cas la fumée ne tarde pas à obscurcir l'atmosphère à des milles et des milles à la ronde.

En laissant la branche nord de la Columbia, nous pointons droit vers l'ouest et nous nous engageons dans la gorge du « Castor » qui conduit au sommet de la chaîne des Selkirks. A mesure que nous nous élevons, la beauté sauvage du panorama qui se déroule devant nous gagne de magnificence. Il est assez difficile de traduire les impressions

qu'on peut éprouver sur un chasse-pierre; je désespère presque d'y réussir. Qu'on se figure assis sur le devant d'une locomotive lancée à toute vitesse à travers des montagnes abruptes. A des centaines de pieds au dessus de sa tête, des sommets couverts de sombres forêts; à des centaines de verges sous ses pieds, des vallées remplies de bois ombreux. Par delà ces monts chevelus se découpe le profil lumineux des glaciers ou des chaînes de montagnes frangées de neige. Plus loin encore, mais à mes pieds, cette fois et toujours en avant de nous, je vois des vallées qui vont se rétrécissant jusqu'à l'endroit où le soleil se couche entre deux montagnes gigantesques — les vapeurs qui s'en dégagent ont pris sous les rayons du soleil une teinte de pourpre. Dans le ciel, de tout côté, scintillent des glaciers lumineux bizarrement dentelés, dont l'étrange beauté n'a rien de terrestre. Chaque fois qu'un précipice s'entr'ouvre au pied d'une montagne que contourne le train toute frayeur se résout en un étonnement simplement délicieux.

Nous voilà à 5,000 pieds au-dessus du niveau de la mer, dans la gorge Rogers ainsi appelée du nom de son découvreur le major Rogers. C'est à la suite d'explorations faites, il y a seulement cinq ou six ans, au milieu des plus grandes difficultés et avec une indomptable énergie, que cet explorateur trouva cette gorge qui conduit de la vallée du « Castor » de l'autre côté des montagnes de Selkirk et jusqu'au versant Occidental, par la vallée de la rivière Illecille-waet. Il n'y a peut-être pas sur toute la ligne rien de plus extraordinaire et de plus digne du génie civil mis aux prises avec des difficultés topographiques que cette gorge où la voie ferrée contourne les obstacles sur des chevalets dressés à une hauteur immense, tout en descendant rapidement. Sur six milles de parcours, le train ne s'est avancé que de deux milles et demi, tant il a fallu faire de zig-zags pour sortir de ce ravin.

En jetant les yeux dans cette gorge j'aperçois au fond, de longues constructions sur chevalets juste au-dessous de celle que nous traversons dans le moment, et sur la même ligne qu'elle. Je les vois distinctement et à une si grande profondeur que je sens mon cœur battre au moment où la locomotive, sous la pression de ses freins, glisse plutôt qu'elle ne roule sur cette construction à claire-voie sous laquelle mugissent, à 150 pieds, les eaux écumantes d'un torrent.

Le pont de chevalets jeté sur Surprise Creek a 180 pieds de haut, mais sans m'en préoccuper autrement j'y plongeai mes regards, non sans une certaine satisfaction à la pensée que j'avais « la tête si forte. » A Stoney Creek le pont de chevalets a 286 pieds de haut. Il est impossible de décrire le spectacle enchanteur de ce ravin, avec ses vapeurs de forme fantastique. Nous n'avons rien vu de comparable nulle part. Je dois à la vérité, de dire que je l'ai traversé à pied; non pas que je me sentisse trop nerveuse, cependant. Quand on est tant soit peu habitué à voyager sur des ponts de chevalets une centaine de pieds de plus ou de moins n'y fait rien. Le chef tenait à voir de près cette construction et je fus de ceux qui y passèrent à pied.

(A suivre)

BIBLIOGRAPHIE

Revue Britannique.

Sommaire de juillet 1887.

Le portefeuille d'un mélomane. — Hurrish O'Brien, par E. Larolette (2^e extrait). — Les Cénotaphes de la Cité de Londres. — Pedro Sanchez, par D. José-Maria de Pereda (7^e et dernier extrait). — Les insectes dévastateurs. — Les fêtes du centenaire de Provence. — Pensées. — Correspondance d'Orient, d'Allemagne, d'Italie, d'Espagne, de Londres et de Belgique. — Chronique consulaire et commerciale. — Epigraphes et Epilogues pour le mois de juillet. — Tablettes. — Bulletin économique et financier. — Livres nouveaux. — Le monde du sport. (Canada, 1 an, 57 francs.) Bureaux: 74, rue de la Victoire, Paris.

Musée des Familles.

Sommaire du 15 juillet 1887.

Abondance, poésie par Léopold Dauphin. — Un jubilé royal, par P. Bonnefon. — La fille de Dosia, par Henri Gréville. — Les héritiers de Jeanne d'Arc, par Pr. Dillaye. — La science en famille, par L. Baltazard. — La Sablonnière, par P. Gauthiez. — Les Gibbons, par M. Maindron. — Farces de fous, par Magguenousse. — Perdus en mer, par H. de Graffigny. — Chronique: Cause-rie de quinzaine. — Correspondances et concours, par Eug. Muller. — Illustrations par J. Geoffroy, Fowler, Hayler, A. Sandoz, Martin, Specht, Robert Tirant, A. Poirson. (Canada, 1 an, 18 francs.) CH. DELAGRAVE, éditeur, 15, rue Soufflot, Paris.

COMMERCE ET FINANCE

NOTES

L'exportation des céréales du port de Montréal, pour la période de navigation finissant le 23 juin dernier, se décompose comme suit, comparaison faite avec 1886:

	1886	1887
Blé (minets).....	1,686,792	1,790,554
Mais ".....	1,544,099	405,833
Pois ".....	311,652	630,287
Avoines ".....	1,198,865	301,773
Seigle ".....	—	104,987

Les recettes des bureaux de poste dans les principales villes de la province de Québec pendant le dernier exercice ont été comme suit: Montréal, \$209,057; Québec, \$35,143; Sherbrooke, \$10,032; Trois-Rivières, \$5,962; Saint-Hyacinthe, \$3,919; Saint-Jean, \$3,886; Sorel, \$2,974.

Le maquereau, pêché dans les eaux de la Nouvelle-Ecosse, est transporté frais à Boston, par des steamers. Jusqu'au 1^{er} juin, on avait transporté 3,660 quarts.

On fabrique à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, une colle de poisson liquide, à raison de 300 quarts par semaine. Cette colle est fabriquée avec des peaux de morue salées, et ressemble par la couleur à du miel épuré. On l'expédie principalement à Londres.

Un état fourni par le consul américain dans le district consulaire d'Ottawa donne les renseignements suivants sur les exportations aux Etats-Unis pendant l'année finissant le 30 juin dernier:

Produits des forêts.....	\$2,672,435
Autres produits.....	81,278
	2,753,713

C'est une augmentation de 200,000 sur le montant des exportations de l'année précédente.

Le conseil municipal de la ville de Lévis a voté l'exemption des taxes pendant vingt ans pour l'établissement d'une fabrique de corsets.

L'an dernier, les Etats-Unis ont exporté au Canada 1,019,808 tonnes de charbon anthracite, 666,785 tonnes pour Ontario, 274,232 pour Québec, 23,248 pour la Nouvelle-Ecosse, 49,443 pour le Nouveau-Brunswick, 4,510 pour le Manitoba, 63 pour la Colombie, 1,587 pour l'île du Prince-Edouard.

POIDS ET MESURES

L'usage du système décimal français est facultatif et légal au Canada.

Mesures de longueur.	
La verge	3 pieds anglais ou 91 1/2 centimètres
Le pied	12 pouces » 30 1/2 »
La brasse	2 verges » 1 m. 83 »
La perche	5 1/2 » » 4 » 57 1/2 »
La chaîne	22 » » 20 » 2 »
Le mille	1760 » (ou 80 chaînes) 1610 m. 40 cent.
Mille marin	2006 » (ou 120 nœuds) 1852 » »

Mesures de superficie.

Verge carrée	vaut un carré de 91 1/2 cent. de côté.
Perche carrée	» 30 1/2 verges carrées ou 25 m. 25 c.
Chaîne carrée	» 16 perches carrées ou 4 ares 4 c.
Acre	» 6 chaînes » » 40 » 40 »
Mille carré	» 640 acres ou 309 hectares 70 »

Mesures de poids.

Livre	vaut 453 grammes 59 centigrammes.
Once	» 28 » 35 »
Quintal	» 100 livres ou 45 kilog. 35 gr.
Tonne	» 20 quint. ou 2000 livres ou 907 k. 18 g.

Mesures de capacité.

Gallon	vaut 4 pintes ou 4 litres 54 centil.
Pinte	» 2 chopines ou 4 » 13 »
Minot (bushel anglais)	8 gallons ou 36 lit. 34 centil.
Baril	25 » » 1 hectol. 13 lit.

(Boisseau français; à peu près le demi-minot anglais).

La piastre (\$), divisée en 100 centins, vaut (sauf les variations du change) 5 fr. 25.

Le Gérant: FOURSIN.

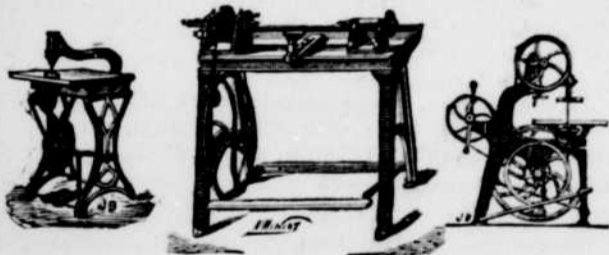
VERSAILLES. IMPRIMERIE GENE ET FILS, 59, RUE DUPLESSIS.

OUTILLAGE D'AMATEURS ET D'INDUSTRIE

Fabrique de Tours de tous systèmes et de Scies mécaniques (plus de 60 modèles). — Coupeuses pour étoffes.

Dessins, Machines et toutes fournitures pour le Découpage des Bois et des Métaux.

Le Tarif-Album (200 pages et plus de 600 gravures) franco contre 0,65 c. de timbres-postes français ou étranger.



TIERSOT

BREVETÉ EN FRANCE & A L'ÉTRANGER
Rue des Gravilliers, 16, Paris

Dessins en grandeur d'exécution pour le Découpage, le Tournage, la Sculpture, la Marqueterie, etc.

Outils de toutes sortes pour Amateurs et Industriels

M^{ME} M. MACÉ

PÉDICURE-MANICURE

Expérience et habileté reconnues

10, rue de Rome, 10

A PARIS

Se rend sur demande à domicile.

POUR LA TOILETTE

N'EMPLOYEZ QUE LE SAVON

Extra-Fin au Muguet

de la Marque Paris-Angers

Préparé par E. LÉVY, Chimiste

Ce savon d'une préparation toute spéciale, se recommande particulièrement aux personnes dont l'épiderme est délicat. Son emploi journalier prévient les Engelures, Crevasses, Gerçures et toutes les affections de la peau.

LE DEMANDER PARTOUT

PARIS — Gros : E. LÉVY & C^o, 11, rue des Tournelles — PARIS
Maison à Saint-Paul (Minnesota)

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^{me} FOURSIN, 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.

Bandagiste-Orthopédiste

FICHOT

Expert des Ministères de la Guerre et de la Marine

BANDAGES-ORTHOPÉDIE

Ceintures de Dames

Corsets orthopédiques légers

Bas pour varices

Matelas Garde-Robe pour recevoir les matières ou injections

17, rue du Quatre-Septembre, PARIS

LA

GAZETTE DU CANADA

Contenant toutes les proclamations

ET AVIS OFFICIELS

Du Gouvernement du Canada

EST PUBLIÉE TOUS LES SAMEDIS A OTTAWA

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

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

B. CHAMBERLIN
I. 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.



DOMINION LINE

PAQUEBOTS-POSTE ROYAUX ANGLAIS-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.)

ÉMISSION DE BILLETS POUR TOUS 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 30 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 voyant 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, 10, 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 6 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.	Sardinian, jeudi 6 octobre.
Circassian, vendredi 22 juil.	Polynesian, vendredi 14 oct.
Sardinian, jeudi 28 juillet.	Parisian, jeudi 20 octobre.
Polynesian, vendredi 5 août.	Sarmatian, jeudi 27 octobre.

Dates des départs de Liverpool pour Saint-Jean (N.-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 GAULOISLE PLUS COMPLET ET LE MIEUX INFORMÉ
DES JOURNAUX DE PARISPrix 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

MONTRÉAL

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, 68, Boulevard Voltaire, PARIS

FABRE & GRAVEL

LIBRAIRES

Rue Notre-Dame, — MONTRÉAL

Maisons Recommandées**CAFÉS-RESTAURANTS**

Braneaux, 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 Bieu, 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-Écosse, 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 DE 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'ÉGLISECHASUBLERIE, BRODERIE
LINGERIE ET VÊTEMENTS
BRONZE ET ORFÈVRERIEAMEUBLEMENT
ORIFLAMMES ET TENTURES
SERVICES MORTUAIRES**BIAIS AINÉ** *, O, †, C. *, †.

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, tonnelierie, etc.

NOTA. — Envoi de l'album (dernière édition) en langue française, anglaise, allemande, italienne, espagnole, russe ou polonaise (20 fr. contre 5 fr. en timbres-poste français ou étrangers). Envoi franco de prix-courant (dernière édition) en langue française, anglaise, italienne, russe, allemande, espagnole, polonaise, hollandaise, portugaise, 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

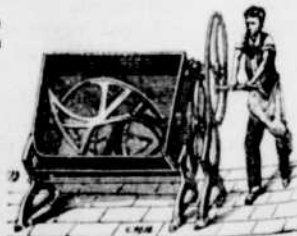
ENVOI GRATIS DE LA NOTICE DÉTAILLÉE

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