

# 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. MARGOTTE, AGENT GÉNÉRAL, QUÉBEC

## SOMMAIRE.

Politique coloniale. — Notes diverses. — Le deuxième centenaire de Robert Cavalier de la Salle. — Informations. — Les Français au Nord-Ouest. — De Montréal à Victoria par le Pacifique canadien.

## POLITIQUE COLONIALE

Quelques-unes des modifications qui viennent d'être apportées au tarif des douanes, à Ottawa, plus particulièrement l'augmentation des droits sur le fer, ont soulevé des protestations en Angleterre. Une députation de la Chambre de commerce de Liverpool, et qui se composait des représentants des principales maisons intéressées dans cette industrie, a eu une entrevue avec le secrétaire des colonies et l'a invité à user de son influence auprès du cabinet canadien pour l'engager à renoncer à ce relèvement du tarif. Les délégués ont parlé comme tous les gens dont les intérêts sont lésés, — fort énergiquement.

Comment voulez-vous, nous disent-ils, que les ouvriers qui sont employés dans nos fabriques continuent à acheter vos produits (ils précisent: viande, beurre, fromage), si vous frappez l'industrie qui les fait vivre et dont un des principaux marchés est le Canada? Une pareille conduite est de nature aussi à refroidir les sympathies que le public anglais tout entier vous porte dans une question comme celle des pêcheries; elle ne saurait, en tout cas, lui inspirer l'envie de voir subventionner par le gouvernement impérial aucune entreprise canadienne.

Sir Henry Holland a fait écho à la députation. Après avoir rappelé que l'Angleterre ne pouvait en pareille matière empêcher le Canada d'agir comme bon lui semblait, il a promis de faire observer au cabinet canadien qu'il était peut-être impolitique d'attaquer ainsi à l'improviste une importante industrie anglaise. Il a ajouté qu'il ne manquerait pas de représenter aux ministres canadiens à quel point de pareilles mesures étaient de nature à affaiblir les sympathies anglaises à l'égard du Canada, et combien

elles étaient peu favorables à la cause canadienne en Angleterre.

Cette argumentation, ces remontrances, visent, en somme, le protectionnisme colonial tout entier. Elles ne sauraient être admises, et on peut dire d'avance qu'elles ne le seront pas. La nouvelle élévation de droits n'est que la continuation de la politique suivie par le Canada, et le gouvernement d'Ottawa ne saurait, sur un point plus que sur un autre, dévier de la ligne de conduite qu'il s'est tracée. Il est seul juge de l'opportunité des mesures de détail qui rentrent dans l'ordre de sa politique générale; et, comme ce n'est pas sans en avoir mûrement délibéré, qu'il a décrété les nouveaux droits, sans s'être rendu compte que, s'ils frappaient principalement l'industrie américaine, ils atteignaient, en même temps, l'industrie anglaise, il n'y renoncera pas.

Malgré son grand désir d'éviter ce qui peut contrarier même une seule classe de la population britannique, il est impossible au Parlement canadien de créer pour les industries anglaises un régime d'exception et de privilège. Il ne lui est pas même loisible de se laisser arrêter dans l'application et l'extension des principes protectionnistes, par cette considération qu'il va froisser à nouveau certains intérêts métropolitains. Il est forcé, à son grand regret, et malgré tous les égards qu'il désire avoir pour la Métropole, de passer outre. Sa politique fiscale, autrement, serait désemparée et le revenu à l'aide duquel il fait face aux dépenses publiques serait menacé.

Dans un récent discours, un des principaux membres du dernier cabinet Gladstone, M. Morley, a remis en lumière cette vérité. Il a reconnu que le fait dominant de la situation des colonies anglaises vis-à-vis de l'Angleterre, c'est qu'elles ne sauraient consentir à une union commerciale complète, c'est qu'elles ne sauraient abandonner, ni en totalité ni en partie, le droit qu'on leur a reconnu de frapper les articles anglais à l'égal des autres. Il peut leur en coûter d'en agir ainsi; il est fort possible, qu'en certains cas, cette conduite leur aliène les sympathies d'une partie du public

anglais et nuise, à un autre point de vue, à leurs intérêts; mais elles n'ont pas d'autre alternative. En admettant les articles anglais sur un autre pied que les autres, elles renonceraient à protéger les industries indigènes et tarifieraient en même temps leur principale source de revenu.

## NOTES DIVERSES

Inscrits à l'agence du Gouvernement du Canada, 10, rue de Rome:

M. H. Duverger, Montréal, Hôtel Chattram.  
M. Henri Garneau, Québec, Hôtel de Calais.  
M. E. Pelletier, id. id.  
M. R. Guillemot, Montréal, 18, rue Croix-des-Petits-Champs.  
M. A. J. Carstairs, Gibraltar, Hôtel de Calais.  
M. M. Lee Qoss, Montréal, Grand-Hôtel.  
M<sup>me</sup> M. Lee Ross, id. id.  
Rév. M. J. B. H. Bellemare, Saint-Paul-de-Nicolet, Hôtel du Vatican.  
Rév. M. E. W. Dufresne, Stanstead, Hôtel du Vatican.  
M. Clarence Lucas, Montréal, Hôtel Tronchet.

M. le marquis de Bassano a adressé à M. Ernest Gagnon, une souscription de cinquante francs au monument Jacques Cartier.

M. Onésime Reclus a récemment fait le don généreux d'une somme de mille francs pour l'érection de la chapelle de la colonie du lac Témiscamingue, dont il est, du reste, un des principaux fondateurs.

Sur la demande de M. Hector Fabre, commissaire général du Canada, M. L. J. Dubé, de Saint-Roch des Aulnaies, a été admis à suivre les cours de l'École nationale des arts décoratifs de Paris.

Un autre artiste canadien, M. Ludger Larose, de Montréal, est entré à l'École des Beaux-Arts, également sur la recommandation de l'honorable M. Fabre.

Le courant de voyageurs français se dirigeant sur le Canada, qui a sensiblement augmenté cette année, ne se ralentit pas. M. Georges Martin, ancien magistrat, s'est embarqué par le dernier paquebot de la ligne Allan pour aller se fixer à Montréal. Aujourd'hui M. Gaston Roulet, peintre du ministère de la marine, est parti dans le but de passer toute la saison dans la province de Québec, d'où il espère rapporter des esquisses et des matériaux suffisants pour organiser à Paris une exposition spéciale d'œuvres canadiennes; on se rappelle l'exposition à la salle Petit, des œuvres rapportées du Tonkin par M. Roulet et qui obtint un si vif succès.

M. Lanery nous fait part de son projet de se fixer

au Canada et d'établir pour son compte deux ou trois fermiers français.

Signalons encore le départ de trois familles de cultivateurs, formant ensemble seize personnes.

Il y a une grande activité dans les mines de fer cette année, par suite des derniers changements dans le tarif douanier. Il existe de nombreux et riches dépôts de fer dans les environs de Hull, lesquels n'ont été exploités jusqu'à présent que pour l'exportation du minerai; mais l'on établira bientôt des hauts fourneaux.

On vient de découvrir des mines d'or dans le district du lac Nipissingue; elles promettent de faire de cette partie du pays l'une des régions les plus riches du Canada; la colonie franco-canadienne du lac Témiscamingue en profitera grandement. La mine d'or qui vient d'être découverte est située sur les bords du lac Tomogamingue, à environ 16 milles de la rivière Ottawa. Le minerai a été analysé; il fournit \$70 d'or à la tonne.

#### LE DEUXIÈME CENTENAIRE

### DE ROBERT CAVELIER DE LA SALLE

Nous lisons dans le *Nouvelliste de Rouen*, le compte-rendu suivant :

#### A la salle des États.

Dans la salle des États de l'archevêché de Rouen, restaurée par ses soins, décorée de vitraux aux armes de ses prédécesseurs, Mgr Thomas recevait hier les représentants de l'administration, de la municipalité, de la magistrature et de l'armée, les membres de nos sociétés savantes et l'élite de la population. Le lieu où délibèrent autrefois les élus de la province normande, où naguère on fêtait le grand Corneille, était désigné pour entendre prononcer, par des voix éloquentes, l'éloge de ce Rouennais qui, suivant le joli mot de M. Pierre Margry, « faisait des poèmes » pendant que son illustre concitoyen en écrivait, et qui sut si bien mettre en action les préceptes du chantre de la foi et du patriotisme.

Aux côtés de Mgr Thomas avaient pris place : M. le contre-amiral Rieunier, qui a succédé au vaillant amiral Courbet dans le commandement en chef de la division navale de l'Extrême-Orient; M. Fabre représentant à Paris du gouvernement canadien, et un autre « Français de là-bas », le poète Louis Fréchette; M. Pierre Margry, archiviste au ministère de la marine, l'historien autorisé de Cavelier de la Salle, à la famille duquel il appartient; M. le président de Tourville; M. Félix, conseiller à la cour, représentant la Société normande de Géographie; M. Pimont, président du tribunal de commerce, et les sociétés savantes de Rouen, etc. Autour du prélat étaient groupés MM. les vicaires généraux, les membres du chapitre métropolitain et le clergé de la ville.

Dans l'assistance, nous remarquons MM. Roquigny, d'Iquelon, Ferry, Charité et Thiébois, conseillers généraux; Lebon, maire de Rouen; Garetta, Leteurre et Hermann, adjoints; Guernet, Fouray et Lambard, conseillers municipaux; Pelletat, conseiller honoraire à la cour; Bonpain, président de la Société industrielle; Roberty, président du consistoire; les membres du corps consulaire, parmi lesquels nous signalerons M. Chapman, vice-consul de la Grande-Bretagne et de nombreux officiers.

Mgr Thomas prend le premier la parole. Dans cette langue solide et ferme à l'expres-

sion juste et puissante, qui sait s'élever jusqu'à l'éloquence, et avec laquelle il prononça tour à tour, en des jours qui demeureront mémorables à Rouen, le panegyrique de Corneille et celui de Jeanne d'Arc, l'éminent prélat montre son élan, pour Cavelier de la Salle, l'heure de la justice, si lente à venir, et il félicite M. Pierre Margry, d'avoir vu réaliser le rêve de toute sa vie : l'exaltation, par ses concitoyens, de Cavelier de la Salle, dont il fut le premier à leur rappeler le nom.

Avec l'autorité qui s'attache à sa parole, Mgr Thomas s'attache à tirer une leçon de la vie de Cavelier de la Salle, à une époque comme la nôtre, où la France songe à reconstituer son empire colonial. Notre pays, qui a toujours eu « la passion des causes justes », a su partout se faire aimer. C'est par son tempérament chevaleresque, par la pureté de son goût, par la clarté de son langage, que la France s'est assurée une suprématie qui n'appartient qu'à elle seule. Quand les gouvernements se sont tournés contre elle, elle a conservé l'affection des peuples et partout où elle a passé, on a gardé son souvenir. Le Canada n'en est-il pas un impérissable exemple?

Continuateur des grands navigateurs normands, Cavelier de la Salle a porté la civilisation à travers les mers, sur cette terre canadienne où sont demeurées si vivaces les traditions de loyauté, d'honneur et de liberté, où l'on retrouve des familles nombreuses comme en offrait la Normandie du XVII<sup>e</sup> siècle et qui est si bien représentée à ces fêtes par un homme d'État et un poète « de la race de Corneille ».

Il faut envisager l'avenir avec espérance, car cette même foi, ce même patriotisme, qui firent faire de grandes choses à Cavelier de la Salle, guident encore nos soldats et nos marins, nos missionnaires et nos sœurs de charité. « C'est à eux, ajoute le prélat, que nous devons des hommes comme l'amiral Courbet et son digne continuateur, l'amiral Rieunier, qui assiste à ces fêtes. (Applaudissements). De tels hommes représentent à l'étranger les armes de la France, comme les missionnaires d'Afrique et leur vaillant chef, le cardinal Lavignerie, représentent sur la terre d'Afrique la foi de la France.

« Montrons, en les honorant, que nous méritons des hommes comme Cavelier de la Salle. Le monument, dû au talent d'un artiste distingué, qu'on lui érige aujourd'hui dans la vieille basilique normande, n'est pas seulement la manifestation d'un sentiment de gratitude : c'est un exemple, pour les générations qui grandissent, de ce que peut faire un homme de courage et de devoir pour la gloire de l'Eglise et de la Patrie. »

Après les chaleureux applaudissements qui ont salué ce discours, que nous regrettons d'avoir terni en le résumant, M. Félix, parlant au nom des Sociétés savantes de Rouen, remercie Mgr Thomas de sa patriotique et généreuse initiative, et fait un éloge aussi juste que délicat du prélat qui a su fêter tour à tour trois noms qui nous sont chers : Corneille, Jeanne d'Arc et Cavelier de la Salle.

Il trace ensuite un joli tableau de l'enfance du héros, et de la ville où il grandit. Il le montre partant, à vingt-deux ans, non en

conquérant, mais en civilisateur, souvent seul, parfois entouré de compagnons au milieu desquels il fait régner la plus austère discipline; il peint ses déboires, ses espérances, ses efforts couronnés de succès; Louis XIV anoblit celui qui lui donne un nouveau royaume, cette Louisiane où la croix se dressera bientôt supportant l'écu fleurdelysé de la France, et la balle d'un traître l'arrêtera en pleine vigueur avant d'avoir achevé son œuvre.

M. Félix ne veut pas, après l'éloquent discours de Mgr Thomas, s'attacher à tirer de cette vie si courte et si remplie les enseignements qu'en a déduits avec tant d'autorité le précédent orateur. Le temps a été le plus sûr ami de Cavelier de la Salle. Après deux siècles d'oubli, on fête aujourd'hui sa mémoire; demain il aura sa statue, et l'on se souviendra que c'est à un membre illustre de l'Eglise de France, jaloux de mettre en lumière nos gloires nationales, qu'on aura dû cette éclatante réparation.

L'orateur termine son discours par une péroraison très élevée où règne un haut spiritualisme, et qui est vivement applaudie.

Ce sont deux Canadiens qui vont parler maintenant. Tous deux ont ce teint clair, ces cheveux blond roux qui caractérisent la race normande. Le front est large, l'œil vif; l'accent et le timbre de la voix sont ceux qu'on retrouve dans les petites villes de la Normandie, et ce n'est pas sans une vive émotion, rapidement partagée par toute la salle, que ces « frères canadiens » nous parlent de leur grand ancêtre, qui est le nôtre, et resserrent ainsi les liens de parenté qui nous unissent à eux.

« A travers le temps et l'espace qui nous séparent de vous, dit M. Fabre, représentant à Paris, du gouvernement canadien, pendant que, distraits par tant d'événements, luttes, victoires et défaites, révolutions littéraires et révolutions politiques, vous aviez perdu le souvenir de votre illustre concitoyen, nous avons gardé le culte de sa mémoire... »

\* Je ne veux pas médire de vos colonies nouvelles. Malgré le sang qu'elle vous a coûté, vous n'avez pas payé trop cher l'Algérie; vous tirez parti de la Tunisie, je sais ce que vous espérez du Tonkin. — (Rires.)

« Mais le Canada était plus beau que tout cela, et ce pays, dont Cavelier de la Salle avait doté votre patrie, est resté français! il est resté normand! (Applaudissements) il a le culte de la France, et il nourrit au plus profond de son âme des espérances que vous n'oserez caresser! »

En terminant, M. Fabre rappelle que le Canada qui, lors de sa séparation de la mère-patrie, en 1773, n'avait que 60,000 habitants, en compte aujourd'hui deux millions. On a là-bas le culte des familles nombreuses où la quantité des enfants se chiffre par 10, 15, et quelquefois davantage. — (Rires.) « Nous sommes devenus un peuple fort, laborieux, passionné pour la liberté; nous devons tout cela à l'Eglise, qui a représenté près de nous la France absente... »

« Si le Canada n'est plus la nouvelle France, les Canadiens, sous un autre drapeau, n'ont cessé d'être fidèles à la mère-patrie! »

Ces chaudes et patriotiques paroles ont électrisé l'assemblée tout entière qui a chaudement acclamé le sympathique orateur.

Nous voudrions pouvoir citer un fragment de la pièce, superbe d'allures, dans laquelle M. Louis Fréchette, le poète canadien, a peint les mêmes sentiments, avec cette même langue du XVII<sup>e</sup> siècle, que parlait Corneille et que Robert Cavelier de la Salle a apprise de ses ancêtres.

Comme il l'a bien vu, cet explorateur, fils des hommes de Neustrie

... Qui rêve d'embrasser le globe en son étreinte...!

Quelle idée élevée il sait nous donner de celui qui rêvait

... De donner à lui seul un empire à la France!

Comme il a su peindre avec un charme exquis cette nouvelle France.

... Doux paradis perdu que la France oublia,  
... Cet éden que viendra chanter Chateaubriant!

Il suit Cavelier de la Salle,

... N'ayant que deux amis: son chien et sa boussole  
poursuivi par l'envie, car

... Les lions sont parfois tracassés par les loups!

Et il le suit jusqu'au moment où le héros

... Tombe le crâne ouvert par la balle d'un traître.

Les derniers vers de cette pièce, animés d'un souffle superbe, et dits par le poète d'une voix émue et vibrante, lui ont valu une ovation prolongée dont l'expression toute spontanée lui a dû être très sensible.

#### A la cathédrale. — L'Oratorio.

Le compte-rendu de la première partie de la fête nous a entraîné, pour succinct qu'il soit, hors de la limite que nous nous étions imposée. Nous ne saurions toutefois nous dispenser de consacrer quelques lignes à l'Oratorio de MM. L. Bricourt et F. Le Rey qui constituait la partie à la fois artistique et populaire de la fête.

Lorsque les personnes qui assistaient à la cérémonie de la salle des États se sont rendues à la cathédrale pour gagner les places qui leur étaient réservées dans la partie supérieure de la nef, l'église était pleine comme aux jours de grandes fêtes; Mgr Thomas a eu à fendre une foule nombreuse pour aller bénir le monument dû au talent de M. Guilloux, qui, en attendant son érection définitive, est déposé dans la « chapelle des Chanoines ». Le prélat s'est rendu ensuite au trône préparé pour lui à l'entrée du chœur, et M. F. Le Rey est monté au pupitre.

Nous avons indiqué sommairement hier les divisions et le caractère de la remarquable partition écrite par le jeune et habile auteur de *Stenio* sur un livret bien dessiné et écrit en bons vers par M. L. Bricourt.

Dès les premières mesures du prélude symphonique, les sympathies de l'immense auditoire étaient acquises à l'œuvre de nos jeunes concitoyens. Ce prélude est d'ailleurs une page qui allie à une rare originalité la forme pure et classique des maîtres allemands. La partie d'orchestre est traitée en fugue, comme la partie des chœurs en canons, et pendant que la prière des matelots fait songer à Haendel, l'ouragan déchainé, avec ses imitations des sifflements du vent, des grondements du tonnerre, par des moyens essentiellement « modernes », frappe par sa richesse harmonique, son intensité et sa justesse d'expression, car il est traité d'une façon tout à fait nouvelle et qui appartient en propre au compositeur.

L'œuvre tout entière a fait une excellente impression et l'on eût voulu pouvoir applaudir les excellents musiciens qui prêtèrent à cette belle fête le concours de leur talent.

Il faut louer tout d'abord M. Auguez, qui a dit avec beaucoup de charme les jolis récitatifs de Cavelier, et MM<sup>mes</sup> Cognault et Bignoult, sur qui repose l'effet de la troisième partie.

L'orchestre, qui a fort à faire, s'est montré absolument à la hauteur de sa tâche. Les chœurs ont mis un zèle égal et qu'il convient de signaler, mais leur nombre était malheureusement restreint, et cela a nui à l'effet de la « révolte » de la deuxième partie, dont l'opposition avant le chant calme et large de Cavelier n'a pas été accentué, et partant, perçu comme il convenait.

La bénédiction du Saint-Sacrement, précédée de l'exécution d'un *Tantum ergo* à grand orchestre, de M. l'abbé Bourdon, l'habile et modeste directeur de la maîtrise, a couronné cette fête d'un caractère si élevé.

La mémoire de Robert Cavelier de la Salle, le chrétien sincère, l'héroïque Français, le Normand aventureux, pouvait-elle être honorée d'une façon plus digne du héros, de la ville qui l'a vu naître, du sol qu'il avait conquis et où la mort brutale l'a frappé, par ses concitoyens rouennais et par ses fils canadiens répondant avec un égal empressement à l'appel d'un illustre prélat?

Les échos de cette solennité résonneront au-delà de l'Atlantique, sur la terre témoin des luttes et de la mort de Cavelier; elle sera un nouveau lien entre les Normands de la France et les Français du Canada, et elle montrera à « ceux de la Nouvelle-France » que, comme eux, nous n'avons rien oublié.

P. DELESQUES.

Nous croyons savoir que l'Oratorio de MM. L. Bricourt et F. Le Rey doit être exécuté prochainement au Canada.

Une liste de souscription, ouverte il y a quelques jours et déjà couverte d'une cinquantaine de signatures, est déposée en ce moment chez MM. A. Klein et C<sup>o</sup>, en vue de l'édition de la partition de M. Le Rey, dont beaucoup de nos concitoyens voudraient pouvoir garder un souvenir plus durable.

## INFORMATIONS

Nous voyons, par le dernier rapport du Ministre de l'Agriculture, que 15,543 personnes ont émigré au Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest, en 1886.

Le Crédit Foncier Franco-Canadien a déclaré un dividende de 6 francs par action de 500 francs dont un quart seulement a été payé.

Le gouvernement de Québec s'occupe activement des chemins de colonisation à construire cet été.

M. Bureau, arpenteur provincial, a reçu l'ordre de se rendre, le plus tôt possible, pour fixer le tracé du chemin de colonisation de la petite Nation, entre Papineauville et le lac Nominique.

La société de colonisation du lac Témiscamingue s'est réunie, le 13 mai, en assemblée publique, à Ottawa, sous la présidence de Mgr l'archevêque Duhamel.

Sir George Stephen et sir Donald Smith ont eu une entrevue, aujourd'hui, avec l'honorable

M. Foster au sujet des phares dans la Colombie Anglaise et du tarif des pilotes à Vancouver.

Ils ont annoncé au Ministre de la marine que la nouvelle ligne de vapeurs de la compagnie du chemin de fer du Pacifique commencera son service le 1<sup>er</sup> juin.

M. Stockwel, qui est arrivé 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 au courant de cette industrie sont arrivées de Yarmouth à Québec par le « Nestorian » et sont parties pour l'île d'Anticosti.

M. Husson, capitaine au long-cours, publie dans le *Journal de la Marine*, une étude fort intéressante sur les moyens de prévenir les abordements en mer entre steamers. C'est la une question grave à laquelle de récents sinistres sont malheureusement venus apporter un caractère d'urgence qui va obliger les nations maritimes à modifier les règlements internationaux en vigueur. Le capitaine Husson, qui vient d'apporter pour l'étude de la question un document précieux, propose une disposition qui permettrait à l'officier de quart d'avoir constamment sous les yeux, dans la partie lumineuse de la rose, les routes suivies par les navires qu'il doit surveiller avec le plus d'attention et le son d'un sifflet répété une, deux, trois ou quatre fois, lui indiquerait instantanément en jetant les yeux sur la rose dans quel quart de cercle se trouve comprise la route suivie par le navire dont il a entendu le sifflet ou la sirène. Cette première indication suffirait déjà pour lui permettre de régler sa manœuvre conformément aux règlements; mais une seconde audition du même signal étudiée à l'aide du pavillon acoustique (sorte de porte-voix renversé plus court que le porte-voix ordinaire et à pavillon plus évasé) lui fournira les moyens de préciser plus exactement la route suivie par l'autre navire et dès lors, il ne doit plus rester, dans la plupart des cas, aucun doute sur la manœuvre à effectuer pour éviter l'abordage.

## LES FRANÇAIS AU NORD-OUEST

Le révérend père Lewis Drummond, de la Société de Jésus, vient de publier sur les Français au Nord-Ouest, un beau travail dont il a donné lecture à la Société d'histoire et de science du Manitoba, dont il est le président.

Bien que ce travail comprenne toute l'histoire du Nord-Ouest, il est spécialement consacré à la part que l'élément français a pris dans la colonisation du Nord-Ouest.

Il y est fait mention de l'exploration de la baie d'Hudson par Jean Baudon, en 1656, et des découvertes de M. Després-Couture, en 1663.

La carrière romanesque et authentique de M. Des Grosseliers, de 1662 à 1670, est racontée en entier.

En 1672, le père Albanel fut le premier missionnaire et probablement le premier blanc qui se rendit à la baie d'Hudson par la route du Saguenay.

Les exploits des trois frères Le Moyne, de 1696 à 1697, sont rappelés en détail.

Quant à la découverte de la contrée de la Rivière Rouge, le père Drummond la réclame pour les Français, à l'encontre de M. Henry Kelsey, et il retrace dans tous ses détails, la remarquable carrière de M. Pierre Gauthier de Varennes, sieur de la Verandrye, et ses trois fils.

Il démontre que ces derniers, en 1738, d'après les instructions de leur père, remportèrent l'Assiniboine et bâtirent le Fort de la Reine, aujourd'hui appelé Portage-la-Prairie.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1743, ils aperçurent les premiers, parmi les blancs, les sommets sud-

est des Montagnes Rocheuses du Nord, cinquante ans avant sir Alexander Mackenzie et plus de soixante ans avant Lewis et Clark.

Le reste se rapporte à la compagnie de la baie d'Hudson après la conquête, et à la défense des métis français contre les critiques de Parkmann.

Il est fait allusion à la première femme blanche du Nord-Ouest, Marie-Anne Gaborry, épouse de J. B. Lajimonière, qui mourut à l'âge de 96 ans, laissant 63 enfants, petits-enfants et arrière-petits-enfants et dont on peut dire qu'environ 500 de ses descendants vivent encore au Canada et que la plupart des familles descendant d'elle comptent de 12 à 18 enfants chacune.

Le travail du père Drummond, écrit dans un style clair, est d'une grande valeur pour l'histoire intéressante et peu connue des vastes régions du grand Nord-Ouest.

## DE MONTRÉAL A VICTORIA PAR LE PACIFIQUE CANADIEN

L'histoire de la lenteur et des difficultés de la construction du *Union Pacific*, du *Northern Pacific* et du *Southern Pacific*, est là pour prouver ce que j'avance à ce sujet; et le seul fait d'avoir devancé de cinq ans — de 1886 à 1891 — les obligations du contrat pour la construction de notre grande ligne du Pacifique canadien, est suffisant en lui-même pour nous permettre d'être fiers des résultats obtenus chez nous.

Une des grandes difficultés — probablement la plus sérieuse — que nous avons à vaincre se rattachait aux conditions climatiques du Nord-Ouest canadien et des chaînes de montagnes qui traversent la Colombie britannique. On craignait assez naturellement que l'abondance des neiges au nord du lac Supérieur, et que les avalanches dans les montagnes Rocheuses et dans la chaîne des Selkirk, ne rendissent, sinon impossible, du moins excessivement difficile et irrégulière, la circulation des trains, pendant l'hiver.

L'expérience vient de prouver que nous sommes mieux situés que nos voisins les Américains, sous ce rapport; car pendant que les trains du *Northern* et du *Union Pacific* ont subi des retards considérables depuis un mois, pas un seul convoi du Pacifique canadien n'a été retardé par les neiges dans les régions que l'on était porté à considérer avec une certaine appréhension. Les trains partent et arrivent à destination avec une régularité vraiment étonnante, lorsque l'on considère qu'il y a à peine six mois — le 28 juin dernier — que le premier convoi est parti de Montréal pour accomplir ce trajet merveilleux de 3,000 milles à travers le continent canadien. J'ai eu l'honneur, comme maire de Montréal, de donner le signal du départ de ce premier convoi, au bruit d'une salve d'artillerie et aux acclamations d'une foule enthousiaste. C'est pour moi un événement que je n'oublierai jamais.

Je parle d'ailleurs avec connaissance de cause, puisque je viens de traverser le continent — aller et retour — et je suis heureux d'avoir fait le voyage en hiver, pendant l'époque des neiges, afin que mon témoignage puisse au moins servir à prouver la fausseté des exagérations craintives

du passé, et la possibilité d'un service régulier de l'avenir. Il y a un an, à pareille époque, je me suis trouvé arrêté pendant quarante-huit heures, par les neiges, dans la gorge de Raton, au Nouveau-Mexique, sur la ligne du Atchison, Topeka et Santa Fe, plus de 1,200 milles au sud de Winnipeg et de Montréal; et cette année j'ai fait le voyage — près de 6,000 milles — sans avoir été retardé un seul instant par les neiges.

Et mon expérience n'est que le corollaire du fait que le Pacifique canadien aura moins à souffrir des neiges et des avalanches que les routes transcontinentales américaines.

L'entreprise peut donc être considérée aujourd'hui comme un succès indiscutable au point de vue matériel et il nous reste à étudier et à apprécier son immense valeur au point de vue des intérêts agricoles, industriels et commerciaux du Canada, et de ses relations internationales avec l'Europe, l'Asie et l'Océanie.

Je n'ai pas l'intention de parler ici longuement du Manitoba et des immenses prairies du Nord-Ouest. C'est un sujet familier à tous ceux qui ont suivi, depuis quelques années, le développement de Winnipeg, de Brandon, de Regina et de Calgary et des pays qui leur sont tributaires au double point de vue de l'agriculture et du commerce.

Ces vastes prairies, que l'on regardait encore tout récemment comme inhabitables et improductives, sont aujourd'hui considérées comme les terres les plus riches et les plus fertiles de l'Amérique [du Nord]. Il ne leur manquait que les facilités de communications avec l'Est et avec l'Ouest, pour développer leurs ressources inépuisables: la construction du chemin de fer du Pacifique leur a donné tout cela.

Les contrées situées au nord du Lac Supérieur sont encore peu connues, mais la découverte d'immenses gisements de cuivre, à Sudbury, et la grande abondance des bois de construction, ont déjà produit un mouvement commercial assez accentué pour faire prévoir que les prédictions pessimistes des dernières années ne seront pas réalisées. On réussira évidemment à tirer parti des avantages déjà connus, et les directeurs du Pacifique ne sont pas hommes à ne pas profiter de tout ce qui se trouvera à leur portée pour développer les ressources d'un pays qui leur est tributaire et qui peut leur apporter des bénéfices importants dans l'avenir.

La comparaison que j'ai déjà faite au point de vue climatérique entre les pays traversés par le Pacifique Canadien et le *Southern Pacific*, peut d'ailleurs s'appliquer plus avantageusement encore au point de vue des ressources agricoles et commerciales de ces contrées. Une grande partie du Kansas, du Colorado, du Nouveau Mexique et de l'Arizona se compose de plaines sablonneuses et de déserts inhabitables; et si en plusieurs endroits on réussit à faire prospérer l'élevage des bestiaux, il n'en est pas moins vrai que la plus grande partie des pays traversés par le *Southern Pacific* est absolument improductive en dehors de ses ressources minérales.

La même comparaison peut se faire avantageusement pour le Pacifique Canadien, avec les autres lignes transcontinentales américaines, et tous ceux qui, comme moi,

ont eu l'occasion de traverser le continent par les lignes américaines, peuvent rendre un témoignage positif en faveur de l'aspect général de nos différentes provinces au point de vue agricole, du développement de nos ressources minérales, du commerce des bois et des inépuisables pêcheries de nos côtes du Pacifique.

Prenant Montréal et ses intérêts généraux comme point de départ, je ne crois pas qu'il me soit nécessaire d'en dire bien long pour expliquer les avantages que notre ville a déjà obtenus de la construction du Pacifique. Sa position géographique à la tête de la navigation océanique indiquait tout naturellement Montréal comme terminus d'une ligne transcontinentale canadienne; et les magnifiques réseaux de chemins de fer qui viennent converger ici, nous apportent déjà un tribut continu qui va s'accroître de tout le commerce du Nord-Ouest. J'aurai occasion de dire un mot, plus loin, des avantages que nous devons obtenir lorsque le chemin de fer du Pacifique aura terminé ses connexions de l'Atlantique et du Pacifique. Le gouvernement impérial a déjà compris les avantages qu'il peut tirer au double point de vue commercial et stratégique, d'une voie transcontinentale canadienne, et chacun sait que le cabinet de Saint-James s'est déjà activement occupé de la question. Montréal devra donc, en considération de son commerce intérieur et extérieur, profiter plus que toute autre ville de la Puissance, de la construction du Pacifique Canadien.

Chacun sait aussi que le Grand Tronc et le Pacifique, l'un par ses connexions américaines déjà établies et l'autre par la construction de la voie du Sault Sainte-Marie, nous apporteront une large part du commerce d'exportation de l'Ouest américain.

Nous avons donc, au point de vue local, toutes raisons d'être satisfaits de ce qui a déjà été fait et de ce que nous promet l'avenir, et il ne saurait y avoir qu'une opinion à ce sujet.

En compagnie de M. Olds, directeur du trafic du Pacifique, de M. l'échevin Rainville, de M. David, D. Sidey, et de M. William Stevens, j'ai quitté Montréal pour Victoria, mercredi soir le 1<sup>er</sup> décembre, par une tempête de neige, pour m'éveiller le lendemain à Penbroke avec une température de 10 degrés Fahrenheit au dessous de zéro. Nous allions, dès le début du voyage, avoir à combattre les deux ennemis les plus formidables de la circulation régulière des convois dans le pays situé au nord du lac Supérieur. Qu'il me suffise de vous dire que nous arrivâmes à Winnipeg avec deux heures de retard et que ce retard avait eu lieu dès notre départ, entre Montréal et Ottawa.

Nous avons donc parcouru une distance de 1424 milles, avec un froid variant entre 10 et 35 degrés au dessous de zéro, ayant enduré une tempête de neige et arrivant, en dépit de tout cela, à deux heures près de l'heure régulière établie par les indicateurs.

Tous ceux qui ont fait de longs voyages sur les lignes américaines comprendront ce qu'il y a de vraiment merveilleux dans l'accomplissement d'un aussi long trajet dans de telles conditions de régularité, et ayant à lutter avec de telles influences climatériques.

Arrivés à Winnipeg à 11 heures du matin, nous en repartions une demi-heure plus tard, nous réservant de nous y arrêter en revenant de Victoria.

Brandon, Broadview, Régina, Moose, Law, Swift Current, Medecine-Hat, Calgary sont les points principaux qui attirent l'attention du voyageur et qui sont devenus en quelques années les centres des immenses districts agricoles des prairies canadiennes. A une centaine de milles au sud-ouest de Dunmore se trouvent situées les fameuses mines de charbon Leithbridge. Ces mines sont reliées au chemin du Pacifique par un chemin de fer à voie étroite et sont actuellement en exploitation. Il y a aussi près de Banff, de nouvelles mines de charbon anthracite; ce qui remédie pour le moment au manque de bois de chauffage dans les 900 milles de prairie qui séparent Winnipeg de Canmore.

Il est important de faire remarquer ici l'énorme différence qui caractérise nos prairies canadiennes des plaines des Etats de l'Ouest traversées par les lignes américaines. Partout dans les Etats de l'Ouest, comme je l'ai déjà dit, on rencontre de véritables déserts de sable incultivables et improductifs où le thermomètre pendant la saison des chaleurs, atteint des hauteurs inconnues chez nous. Et ces plaines sablonneuses s'étendent parfois avec une monotonie désespérante pendant des centaines de milles dans l'Utah, le Wyoming, le Nevada et au sud dans le Colorado, une partie du Kansas, l'Arizona et le Nouveau Mexique.

Nos prairies, au contraire, sont partout d'une fertilité extraordinaire, soit pour la culture des blés et autres céréales, soit pour l'élevage des bestiaux. La superficie des terres arables est immense et partout, sur le parcours du Pacifique, on trouve les preuves d'une végétation abondante. L'eau qui manque presque absolument dans les déserts américains, est ici à la portée des cultivateurs et des éleveurs; soit dans les lacs ou dans les nombreuses rivières et coulées qui sillonnent la prairie, soit en creusant des puits d'une profondeur relativement insignifiante. Et ceci est tellement évident, que les grands éleveurs américains sont en train d'essayer à affermer d'immenses espaces de terrain pour y transporter leurs troupeaux et les engraisser et les préparer pour l'exportation.

Mais je reviens à mon voyage et à mon expérience personnelle.

Notre destination première, en partant de Montréal, était la fameuse vallée de Banff, située à l'entrée des gorges des Montagnes Rocheuses. On m'avait dit merveille de cet endroit encore inconnu du public voyageur, mais certainement destiné à obtenir une réputation universelle dans un avenir prochain. Par sa situation pittoresque au fond d'une gorge entourée de montagnes superbes, et par ses fameuses sources d'eaux sulfureuses qui sortent de terre à une température de 120 degrés de chaleur (Fahrenheit), Banff sera bientôt pour le Canada ce que sont aujourd'hui les célèbres sources chaudes de l'Arkansas pour les Etats-Unis.

Les médecins attribuent à ces sources des qualités curatives qui ne manqueront pas d'y attirer les malades et les invalides de tous les pays. Les paysages magnifiques qui se rencontrent à chaque pas, le gibier qui abonde dans les montagnes environnantes et les eaux poissonneuses de la rivière des Arcs — *Bow River* — en feront un lieu favori pour le sportman, l'artiste et l'amateur de la grande nature.

Le gouvernement a déjà construit des

routes superbes qui conduisent de la gare de Banff jusqu'à l'endroit où les eaux s'échappent, dans une atmosphère de soufre, du flanc escarpé d'une montagne boisée de pins touffus et d'épinettes sombres.

La compagnie du Pacifique est en train de construire un grand hôtel, au fond de la vallée, sur les bords de la rivière des Arcs, au pied d'une cascade mugissante. Un poète n'aurait jamais rêvé de site plus enchanteur. La nature a tout fait pour Banff au point de vue du paysage et l'entreprise moderne n'a plus qu'à y ajouter le confort et le luxe nécessaires de la vie d'aujourd'hui, pour en faire un endroit qui rivalisera avant longtemps avec les villes d'eaux les plus célèbres de l'Europe et de l'Amérique. Facile d'accès par le chemin de fer pour les habitants des côtes de l'Atlantique et du Pacifique, et située à proximité des centres commerciaux de la grande prairie voisine, la ville naissante offre déjà les avantages remarquables de la vie à bon marché.

Je crois réellement que les premières nécessités de la nourriture quotidienne, la viande, le pain et les légumes peuvent s'acheter à des prix qui pourraient être comparés à ceux des marchés de Toronto et de Montréal; et la mise en culture de terrains propres au défrichement ne pourra qu'améliorer la situation. Deux ou trois hôtels temporaires ont été construits à proximité des sources et des médecins se tiennent sur les lieux pour le service des malades qui sont déjà très nombreux. Un artiste écossais, M. Aitken, a visité Banff l'été dernier, et a esquissé des scènes que l'on dit d'une beauté ravissante. Je n'en doute aucunement, si l'artiste a pu réussir à saisir un de ces merveilleux levers de soleil dont j'ai été témoin pendant mon court séjour en cet endroit.

La gare est située tout au fond de la vallée dans un recoin obscur, et en décembre, le soleil ne se lève que sur les neuf heures du matin. Il est dix heures avant que ses rayons vivifiants aient pu pénétrer jusqu'à nous à travers les arbres touffus. Il fait encore sombre dans les grands pins qui abritent les quelques maisons primitives du village naissant quand tout à coup et comme par enchantement, sans la transition ordinaire de l'aurore de nos longitudes, les pics environnants s'embrasent et les crêtes couvertes de neiges éternelles scintillent en s'allumant tour à tour aux rayons tardifs du soleil d'hiver. Cela nous rappelle vaguement les grands lustres que l'on allume, les uns après les autres, dans les nefs sombres des cathédrales, aux cérémonies nocturnes de la Pâque chrétienne. Le soleil descend lentement des montagnes, éclairant les touffes sombres des cèdres trapus et des sapins rabougris, cristallisant plus loin les eaux d'un torrent qui bondit de rocher en rocher pour se perdre dans les sinuosités d'un ravin, d'où de ci de là les flancs marbrés de granit multicolore d'un précipice vertigineux, et descendant enfin jusque dans la vallée pour éclairer dans toute sa splendeur ce décor d'un ensemble merveilleusement pittoresque et grandiose. Il faut assister à tous ces changements à vue et s'extasier devant ces éblouissantes féeries, pour s'en faire une idée à peu près juste mais qu'il me serait impossible de rendre ici par des paroles ou des phrases.

Les artistes de l'avenir ont là un champ vaste à cultiver, mais qui demande des gé-

nies de premier ordre pour donner à ces paysages fantastiques toute l'originalité de leur beauté primitive.

Qu'on n'aille pas croire que je m'enthousiasme à faux et que ce soit le rêve d'un cerveau exalté que je vous raconte là. Demandez à M. l'échevin Rainville qui passe pour n'avoir ni l'enthousiasme facile, ni la description exagérée, et il vous en dira des nouvelles.

Pendant notre séjour à Banff, nous avons visité le camp d'une tribu errante d'Indiens Assiniboines qui avaient dressé leurs tentes à quelque cent mètres de la gare. Les hommes faisaient la chasse aux ours, aux chevreuils, aux chèvres et aux moutons sauvages qui abondent dans les montagnes, et les femmes tout en s'occupant des devoirs domestiques préparaient les peaux d'ours et de chevreuils selon les procédés les plus primitifs. On nous a dit beaucoup de bien de ces Indiens qui sont honnêtes, travailleurs et paisibles, ce que l'on ne saurait dire de tous les sauvages du Nord-Ouest. Un cadeau de quelques livres de tabac au vieux chef qui était le seul homme présent au camp, lors de notre visite, nous mit immédiatement dans ses bonnes grâces et il nous fit lui-même les honneurs de tous les wigwams de la tribu. Bien que la neige couvrit le sol et qu'il fit une température plutôt froide que tropicale, les enfants couverts de quelques haillons galopaient pieds nus à travers les arbres, pendant que les mères accroupies auprès des feux nous examinaient d'un air indifférent. J'achetai pour une bagatelle une superbe tête de bélier sauvage ornée de cornes d'une grandeur énorme. On dit que ces animaux sont d'une agilité prodigieuse et qu'ils bondissent de rocher en rocher, lorsqu'ils sont poursuivis et se laissent parfois choir de grandes hauteurs sur leurs cornes qui les protègent contre une mort certaine. C'est là un raconter de chasseur que je vous donne pour ce qu'il peut valoir, car je n'ai jamais été moi-même témoin d'une chose semblable.

H. BEAUGRAND.

(A suivre).

#### 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 1 » 13 »
Minot (bushel anglais)	8 gallons ou 36 lit. 34 centil.
Baril	25 » » 1 hectol. 43 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: FOURNIN.

## 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<sup>me</sup> 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.

## M<sup>me</sup> 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<sup>er</sup> juillet au 30 juin.

PRIX D'UN NUMÉRO: DIX CENTIMS:

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

Seul 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. 05 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 fret, le service des trains, etc., s'adresser à :

G. W. ROBINSON,

Agent des pass. et du fret pour la div. de l'Est,  
136 1/2, rue Saint-Jacques (en face St Lawrence Hill)  
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<sup>e</sup> classe « intermédiaire »

De PARIS : 200 fr.  
(2<sup>e</sup> classe bateau, 3<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>re</sup> classe 20 pieds cubes de bagages en franchise, et au passager de 2<sup>e</sup> classe 10 pieds cubes.

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

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

Les salons ainsi que les cabines de 1<sup>re</sup> 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 ligne de Winnipeg à la baie du Tonnerre, sur le lac Supérieur, est livrée à l'exploitation.

La longueur totale du réseau actuellement terminé est de plus de 3,000 milles. La ligne entière est achevée.

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 14 août.
Polynesian, vendredi 27 mai.	Sarmatian, jeudi 18 août.
Parisian, jeudi 2 juin.	Circassian, vendredi 26 août
Sarmatian, jeudi 9 juin.	Sardinian, jeudi 1 <sup>er</sup> septem.
Circassian, vendredi 17 juin.	Polynesian, vendredi 9 sep.
Sardinian, jeudi 23 juin.	Parisian, jeudi 15 septem.
Polynesian, vendredi 1 <sup>er</sup> 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 (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 EX 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<sup>e</sup> classe dite intermédiaire

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

### 3<sup>e</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>IE</sup>

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<sup>me</sup> 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 Bieue, 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-Edouard 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 ORFÈVRERIE

AMEUBLEMENT  
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 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

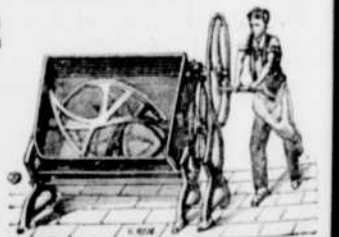
ENVOI GRATIS DE LA NOTICE DÉTAILLÉE

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