

PARIS-CANADA

Organe Hebdomadaire des Intérêts Canadiens & Français.

ABONNEMENTS

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

Émile GIROUARD, ADMINISTRATEUR
Maurice O'REILLY, SECRÉTAIRE DE LA RÉDACTION

DIRECTEUR : HECTOR FABRE

BUREAUX, 10, rue de Rome, Paris

ON S'ABONNE

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

SOMMAIRE

Deux politiques. — Montréal en 1891 : Entrevue avec M. Préfontaine député et échevin. — Nos médecins à Paris: D^r Ouimet. — Échos. — Les Canadiens à Paris.

DEUX POLITIQUES

Le Times, de Londres, a publié un véhément réquisitoire de M. Erastus Wiman contre sir John Macdonald. L'agitateur américain a saisi ce qui lui a semblé une occasion propice (la demande peut-être indiscrette qui lui a été faite de souscrire au monument national qu'on veut élever en l'honneur de l'illustre fondateur de la confédération canadienne), pour formuler une sorte d'acte d'accusation contre l'homme d'État qui vient de mourir et aux éminentes qualités personnelles et à la profonde habileté duquel il rend du reste un entier hommage.

Le délit, quasi le crime, que M. Wiman reproche à sir John est d'avoir scindé en deux la population d'origine anglaise de l'Amérique du Nord.

Il n'est pas besoin de monument, dit-il, pour perpétuer la mémoire de sir John Macdonald; aussi longtemps que subsistera la haute barrière que sa politique a élevée entre les populations d'origine anglaise de ce continent, aussi longtemps le peuple des deux pays, États-Unis et Canada, se souviendra de lui.

En d'autres termes, sir John Macdonald a créé la Confédération et a pris les moyens, en maintenant son indépendance politique, de lui assurer une existence propre. Bon voisin, le Canada n'est pas cependant tributaire des États-Unis.

Sir John et M. Wiman ont eu à l'endroit du Canada deux conceptions toutes différentes : Sir John a cherché à établir un État se suffisant à lui-même; M. Wiman aurait, à sa place, borné son ambition à créer un pays à la remorque des États-Unis, et subissant la loi économique et politique du plus fort. La tâche de M. Wiman eût été certainement plus aisée, quoique moins glorieuse. Rien n'était plus facile, en 1866, dans l'état de profond détachement des colonies où se trouvait l'esprit public en Angleterre, que d'obtenir notre indépendance, que, du reste, le gouverneur général, lord Lisgar, nous offrait peu de temps après dans son célèbre discours d'Halifax, comme une sorte de conséquence un

peu trop prompt de l'autonomie politique qu'on venait de nous accorder; et cette indépendance obtenue, d'en faire l'usage que bon nous aurait semblé.

Sir John Macdonald, sir Georges Cartier, sir Charles Tupper, M. Georges Brown, qu'il serait injuste d'oublier parmi les fondateurs de la Confédération, car il contribua puissamment à la fonder, auraient pu fort bien alors aller à Washington, y faire leurs conditions et pousser le Canada du côté de la grande République; tout comme ils le replacèrent, l'enfoncèrent dans les bras de l'Angleterre, qui allaient se refermer devant l'enfant tôt grandi qu'on était pressé à Londres d'émanciper, dans une poussée d'esprit libéral, dans un de ces accès d'étourderie, dont les plus graves nations ne sont pas à l'abri.

Notre histoire finissait là; non pas celle de la province de Québec, entendons-nous bien, car le Canada français a une autonomie réelle, indestructible, un caractère national propre qui n'est point à la merci des transformations politiques; mais celle des autres provinces, Ontario, Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick, devenant de simples États, sans cohésion entre eux, se disant pour toujours adieu, chacun gravitant vers ses plus proches voisins.

Sir John, sir Georges, sir Charles Tupper, M. Brown, voulurent autre chose et suppléèrent, par leur action commune, aux résolutions indécises, à l'abandon virtuel de l'Angleterre. Ils mirent sur pied, par leur seule volonté, le Canada.

Or, l'ayant une fois créé, que devaient-ils faire? L'Angleterre ne donnait rien, se bornait à laisser faire. Il en a moins coûté à l'Angleterre de garder alors le Canada qu'à la France Saint-Pierre et Miquelon; ne l'oublions pas, qu'elle ne l'oublie pas surtout.

Ils maintinrent l'entente avec les États-Unis; et cette entente rompue, sir John adopta la politique douanière qui a créé l'industrie indigène et fournit les ressources nécessaires pour relier par un chemin de fer gigantesque toutes les parties de l'Amérique britannique.

M. Wiman assure que cela a coûté cher. En est-il bien sûr? Le Pacifique canadien a coûté moins que le Northern Pacific, et si à ses yeux il n'était pas nécessaire, nos provinces de l'Ouest n'en jugent pas ainsi, ni même quelques-uns des états américains limitrophes. Il ajoute que les tarifs douaniers ont pesé lourdement sur nous;

le tarif Mc Kinley serait-il d'un moindre poids? Enfin, il ose parler, lui Américain, de corruption administrative et politique, comme si sur ce point le pays qu'il habite, et qui n'en est pas moins grand pour cela, n'était pas absolument hors concours.

La confédération, quoi qu'en dise M. Wiman, a coûté bien peu à la jeune et forte nation qu'elle a créée. Jamais on n'a fait un État à moindres frais. Cher autant qu'on le voudra, ce serait encore bien peu. La confédération nous a donné figure et cohésion. Nous pouvons aujourd'hui traiter avec nos grands voisins de puissance à puissance; nous avons, aux États limitrophes, tout au moins autant à offrir qu'à demander.

Qu'était le Canada avant 1867? En réalité, deux provinces, le Haut et le Bas-Canada; la Colombie se dessinait à peine sur les bords du Pacifique, les provinces maritimes se perdaient sur celles de l'Atlantique, le Manitoba n'était pas né, le Nord-Ouest n'était connu que des Indiens, ce Nord-Ouest sillonné aujourd'hui de voies ferrées, couvert de gares, de stations, comme un vieux pays d'Europe.

Qu'est-il aujourd'hui? Une confédération de sept provinces desservies par deux des plus grands chemins de fer du monde, lui constituant un service de transport indépendant, et par une ligne de steamers avec la Chine et le Japon comme avec l'Europe; possédant une industrie indigène assez forte pour que l'industrie américaine hésite à accepter la lutte avec elle.

C'est une œuvre, cela, Monsieur Wiman. Sir John, en effet, peut se passer de monument, comme vous le dites fort bien. Mais, était-il bien nécessaire, pour les besoins de votre thèse, d'en méconnaître la solidité et la grandeur?

Nous ne le croyons pas. Votre cause, la cause que vous avez épousée avec tant d'ardeur, en somme, peut se plaider. Nous croyons bien que, nous-mêmes, autrefois, nous nous y sommes essayés.

Il est évident qu'on y risque son individualité, mais qu'il y a toujours grand avantage à faire bon ménage avec un grand peuple, à partager sa fortune, à participer à sa croissante prospérité, à tous ses progrès, au mouvement ascensionnel qui l'entraîne.

Si cela est, de quoi vous plaignez-vous? Le Canada est fait et il est prêt: amenez-lui Washington. Sir John s'y rendait; ses successeurs

feront de même. Tout danger est passé : le Canada maintenant est trop grand pour qu'on l'absorbe.

Si vous réussissez à obtenir des Etats-Unis un traité de réciprocité qui respecte notre indépendance fiscale, par conséquent, qui soit acceptable, vous n'aurez pas ébranlé l'œuvre de sir John, croyez-le bien : vous l'aurez achevée ! Vous serez dispensé de souscrire au monument, pour apaiser ses mânes, qui ne doivent point être irritées contre vous, du reste.

Dans l'autre monde, lorsqu'à votre tour vous y entrerez, vous trouverez sir John de belle humeur, et il vous dira : Erastus Wiman, vous avez écrit, au lendemain de ma mort, une lettre un peu sotté ; je vous pardonne volontiers. Ce n'est qu'à grand-peine que j'avais intéressé l'Angleterre à mon œuvre ; vous avez fait autant que moi : vous lui avez apporté le concours des Etats-Unis : merci, mon ami.

MONTREAL EN 1891

Entrevue avec M. PREFONTAINE, Député et Echevin.

M. Raymond Préfontaine, député au parlement fédéral, échevin et président du comité des chemins de la cité de Montréal, part aujourd'hui pour le Havre sur la *Touraine* pour rejoindre le Canada. Pendant le court séjour qu'il a passé en Europe, le sympathique député du comté de Chambly a étudié à fond certaines questions pour le plus grand bien de la métropole canadienne, qui doit déjà à son initiative et à son active impulsion des améliorations considérables.

Depuis trois ans, en effet, que M. Préfontaine est à la tête du comité des chemins, des travaux de la plus haute importance ont été exécutés avec un plein succès. Le jeune échevin, en prenant les lourdes fonctions dont l'investissait la confiance de ses concitoyens, s'était rendu compte qu'une cité comme Montréal qui compte aujourd'hui 250,000 habitants et plus de 350,000 avec ses faubourgs, avait droit à tous les progrès dont sont favorisés les grandes villes de l'Europe et des Etats-Unis. Les ressources de la métropole du Canada appelée à devenir le premier port transitaire de l'Amérique, permettaient de gros sacrifices, — sacrifices qui, du reste, devaient être une source de profits pour elle. — C'est ainsi qu'avec l'assentiment de ses collègues et avec le concours dévoué des membres de sa commission, M. Préfontaine se jeta résolument dans l'ère des grands travaux et que Montréal déjà si favorisé et si prospère se transforme définitivement en une des plus belles cités de l'Amérique.

Jusqu'à-là, entre autres, le pavage de Montréal laissait fort à désirer. A vrai dire, il ne consistait qu'en une sorte de macadam qui, en automne et aux dégels du printemps, transformait les rues en véritables marécages. Le comité des chemins, sur l'initiative de son président, décida tout d'abord de paver les grandes artères au moyen de trois systèmes, le bitume dit asphalte de roche, le pavé de bois et le pavé ordinaire en granit. C'était une dépense onéreuse, car ces travaux devant être exécutés avec une solidité parfaite pour parer à la rigueur de la température, il était nécessaire de poser ces

différents pavages sur une couche de béton de 6 pouces d'épaisseur. Depuis trois ans, les voies principales de la ville ont bénéficié de cette amélioration et n'ont rien à envier aux rues les plus élégantes de Paris ; mais nous n'étonnerons personne en disant que le comité des chemins a dû dépenser pour cela une somme annuelle de huit millions de francs, sans préjudice du budget ordinaire affecté aux travaux courants de la voirie.

Dans cinq ans, M. Préfontaine espère voir toutes les rues de Montréal ainsi pavées, et une somme de quarante millions sera nécessaire pour terminer à bien cette importante entreprise.

Des améliorations du même genre furent apportées aux égouts de la ville, jusque-là défectueux et primitifs. Depuis qu'il dirige les travaux de la voirie, M. Préfontaine a appelé l'attention du comité sur l'urgence immédiate qu'il y avait à refaire les égouts de Montréal, d'après les systèmes les plus perfectionnés, c'est-à-dire en briques cimentées. On profita des travaux de pavage pour entreprendre la réfection des principaux égouts ; ils sont aujourd'hui pour la plupart terminés, et environ 7 millions 500 mille francs ont été affectés à ces constructions souterraines. L'année prochaine et avec une somme de 2 millions 500 mille francs, tout le système des égouts de Montréal sera achevé, et, comme nous le disions plus haut, avec tous les perfectionnements dus au progrès moderne.

Mais là ne se termine pas l'ambition du Conseil municipal de Montréal ; des projets autrement importants l'occupent en ce moment. Nous voulons parler des améliorations que la cité de Montréal compte faire à son port déjà si beau et si prospère. Aussi avons-nous été heureux de pouvoir tenir de M. Préfontaine lui-même les vues que ses collègues, d'accord avec le gouvernement et la commission du Havre, avaient à ce sujet.

Le député de Chambly arrivait justement d'Anvers où il a été étudier le port célèbre de la capitale commerciale de la Belgique. On sait, en effet, que, grâce à d'énormes sacrifices, les Belges ont fait d'Anvers le port le plus perfectionné du monde comme aménagements et comme importance. Aucune ville n'offre au commerce d'importation et d'exportation des facilités aussi considérables que cette dernière. « Eh bien, nous dit M. Préfontaine avec enthousiasme, grâce aux travaux que nous nous proposons de faire, le port de Montréal jouira de facilités de transbordement que ne possède même pas celui d'Anvers !

— En effet, continue M. Préfontaine, une des premières améliorations que nous nous proposons d'établir, sera l'élévation des quais de manière à les mettre au même niveau que nos deux grandes lignes de chemin de fer, le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc.

De cette façon, ces compagnies pourront construire, à ras du fleuve et des bassins, d'immenses magasins ou élévateurs où durant l'hiver les wagons viendront apporter le grain du nord-ouest, de l'Ontario et des autres parties du Canada. A l'époque de la navigation, ces grains seront transbordés directement de ces magasins sur les steamers à l'aide des élévateurs mécaniques, sans être obligés de passer par des allèges ou chalands. Vous voyez d'ici combien les

dépenses de transbordements se trouvent diminuées, combien le travail est simplifié.

— Si vous considérez, ajouta notre aimable interlocuteur, que par rapport au nord-ouest — appelé communément le grenier du monde — Montréal est de 400 milles plus près de l'Europe que New-York et Boston, si vous considérez encore que cette année le Pacifique-Canadien va transporter à lui seul à Montréal plus de vingt-cinq millions de boisseaux de froment (sans compter les grains d'autre nature et ce qui nous viendra par le Grand-Tronc et les voies fluviales), n'y a-t-il pas lieu de prévoir sans forfanterie que Montréal est appelé d'ici peu à devenir le plus important port transitaire de l'Amérique et que tous les produits du nord-ouest devront fatalement être amenés dans ses bassins et sur son fleuve.

— C'est pourquoi les vingt millions de francs que nous allons dépenser avec le gouvernement et la commission du Havre pour la surélévation des quais, la création de nouveaux bassins et le creusement du fleuve, améliorations qui doivent être terminées d'ici trois ans, devront donner aux yeux des hommes les plus compétents une impulsion encore plus vive à notre port déjà si florissant et à lui assurer une suprématie définitive. La province de Québec pourra à juste titre être fière de Montréal, et ce n'est pas une mince satisfaction pour moi de penser que ce seront des Canadiens qui auront achevé et assuré cette œuvre grandiose qui intéresse au plus haut point le Canada tout entier et la partie la plus florissante des Etats-Unis.

Permettez-moi en passant de vous faire l'éloge de l'ingénieur de la ville, M. Saint-Georges, dont le talent et le concours nous ont été de la plus grande utilité. M. Saint-Georges est du reste presque un Français, car il a été élevé à Boulogne-sur-Mer.

M. Préfontaine veut bien nous donner encore quelques détails sur les travaux définitifs qui doivent être également entrepris dans le fleuve pour parer aux inondations. On s'est déjà livré dans ce but à des dépenses considérables dont les résultats ont été excellents ; aujourd'hui on veut assurer d'une façon absolue ces heureux résultats par plusieurs ouvrages spéciaux qui sont nécessaires, et c'est encore là un des points qui tient en haleine l'activité et le zèle infatigable du Conseil municipal de Montréal.

En nous quittant, M. Préfontaine nous dit quelques mots sur le chemin de fer du Grand Nord, dont il est vice-président et dont une portion vient d'être achevée. Cette nouvelle ligne est destinée à ouvrir dans la province de Québec un territoire considérable, très riche en agriculture et en terrains miniers. La section de 18 milles qui vient d'être ouverte et louée au Pacifique-Canadien, vient d'être inspectée par M. Préfontaine, ainsi que les voies en cours de construction qui porteront la longueur totale du nouveau chemin de fer à 67 milles. Les quatre stations nouvellement inaugurées sont : Sainte-Sophie, New-Glasgow, Cadot et Sainte-Julienne. C'est à New-Glasgow, nous fait observer M. Préfontaine, que se trouvent d'immenses carrières de granit dont nous avons fait venir la plus grande partie des pavés nécessaires à la ville de Montréal.

Quant à l'utilité et à l'avenir de cette ligne, sa position seule en est le plus sûr garant. Elle reliera Ottawa, Montréal et Québec en passant

par les territoires riches et déjà habités du nord à une distance de cinquante milles du chemin de fer existant actuellement. C'est vous dire qu'elle ouvre un nouveau pays qui n'attendait que des voies de communications pour avoir son expansion complète.

Nous prenons sur ces mots congé de l'aimable député de Chambly en le félicitant d'avoir si à cœur les grands intérêts de la ville de Montréal et de s'associer d'une façon si active aux progrès de colonisation dans la province de Québec.

NOS MÉDECINS A PARIS

Le Docteur J. A. Ouimet.

Vers la fin de l'année dernière, le docteur Joseph-Adrien Ouimet quittait la jolie ville de Valleyfield (province de Québec), où il venait d'exercer la médecine pendant près de huit ans. Il abandonnait une clientèle nombreuse, des amis plus nombreux encore, pour se rendre en Europe, et tous ceux qui le connaissaient et qui avaient appris à l'apprécier regrettaient vivement ce départ.

Le journal de Valleyfield s'était fait notamment l'interprète de tous en exprimant les regrets de la population. Cette feuille faisait remarquer que sorti de l'Université Victoria en 1883 après avoir terminé de brillantes études, le docteur Ouimet était venu s'établir à Valleyfield et y avait acquis rapidement une situation des plus considérables, tant par l'aménité de son caractère que par sa science et son dévouement pour les malades. — Sa clientèle était une des plus riches et des plus importantes de la localité et les succès du jeune médecin dépassaient toutes les espérances. — Pourquoi donc, ajoutait l'organe de Valleyfield, nous quitter et laisser derrière soi de si unanimes regrets, — ceux des malades et ceux des amis ?

C'est que le docteur Ouimet, comme plusieurs de ses collègues dont nous avons eu l'occasion de tracer ici l'esquisse, est un de ces travailleurs consciencieux qui, se rendant compte des progrès accomplis chaque jour par la science moderne, veulent prendre part des premiers à ce mouvement progressiste et expérimenter eux-mêmes ce qui ne peut guère être expérimenté que dans les principales Facultés de l'Europe et des États-Unis. — Sans doute on peut suivre de loin les travaux éminents, les traitements nouveaux, les opérations difficiles et inédites, si l'on peut s'exprimer ainsi, des sommités médicales et chirurgicales des écoles française, anglaise et allemande ; mais combien plus profitable est le résultat quand le médecin peut participer lui-même à ces divers travaux, suivre ces cours nouveaux, ces tentatives plus ou moins hardies, se rendre compte immédiatement de leurs résultats et de leur côté pratique, être en quelque sorte l'adjoint et le collaborateur de ces maîtres dont la doctrine et les théories devront se répandre un jour ou l'autre dans toutes les Facultés du globe !

Pour prendre cette détermination, de dispendieux sacrifices sont nécessaires et ce n'est pas là un des moindres obstacles qui arrêtent souvent beaucoup de nos jeunes compatriotes. C'est pourquoi le docteur Ouimet, après avoir pu amasser durant son séjour à Valleyfield des écon-

mies qui lui permettaient amplement de faire un séjour de plusieurs années en Europe, n'hésita pas à briser momentanément une position des plus lucratives et des plus enviables pour se rendre à Paris.

On connaissait à Valleyfield les raisons auxquelles obéissait le docteur Ouimet en agissant ainsi, et c'est ce qui tempérait le chagrin de ceux qui voyaient avec peine s'éloigner un homme de cœur et de mérite.

Arrivé à Paris en décembre 1891 avec son collègue, le docteur Gilbert Huot, dont nous avons eu l'occasion de parler tout dernièrement, le docteur J.-A. Ouimet a commencé par étudier d'une façon toute spéciale les accouchements. Durant ses huit années d'exercice à Valleyfield il avait pratiqué une quantité considérable de ces opérations, aussi a-t-il trouvé un intérêt extrême à suivre de près les services de la Maternité du docteur Tarnier et ceux de la maternité Beaudeloque.

Désireux de creuser à fond ce qui l'intéresse plus particulièrement, le docteur Ouimet, après s'être occupé, depuis son arrivée à Paris, d'une façon presque exclusive de cette branche de la médecine, travaille maintenant la gynécologie, et cela jusqu'au printemps prochain. Tous les mercredis, notamment, il assiste à la maternité Beaudeloque aux opérations du docteur Second, un des plus savants chirurgiens pour tous les cas qui concernent la gynécologie. A la Salpêtrière il assiste régulièrement chaque mardi aux cliniques du docteur Charcot, pour les affections nerveuses des femmes.

A partir du printemps de 1892 il se consacrera à la pathologie interne ou, si l'on aime mieux, à ce que l'on est convenu d'appeler la médecine générale, c'est-à-dire aux cas de fièvres, maladies des poumons, du cœur, etc., etc. Dans ce but il suivra les cliniques des professeurs les plus réputés, tels que les Potain, les Peters, les Fournier, et tant d'autres dont le savoir et l'enseignement ont été si profitables à notre colonie de médecins canadiens.

Puis, probablement vers la fin de l'année prochaine, le docteur Ouimet ira reprendre au Canada sa profession interrompue avec tant d'abnégation pour l'amour de la science. Malheureusement pour la ville de Valleyfield, le docteur Ouimet est déterminé à exercer désormais à Montréal où il compte d'excellentes relations et où il a laissé, durant ses études médicales, les meilleurs souvenirs.

(A suivre).

Maurice O'REILLY.

ÉCHOS

M. Paul Dubois de Niermont s'embarque aujourd'hui à bord de la *Touraine*. M. de Niermont va se fixer au Nord-Ouest.

Partant par le *Vancouver*, jeudi, M. Hector Pinel, de Montreuil-sous-Bois. Dans un précédent voyage au Canada, où il compte des parents qui y sont établis depuis longtemps, M. Pinel a acheté une propriété à Sainte-Rose. Il compte s'y établir avec son gendre ; les deux familles comptent réunies sept personnes.

Mlle Gabrielle Colombier vient de terminer le portrait de sa mère ; sous tous les rapports : ressemblance, dessin, coloris, c'est une œuvre absolument remarquable.

Relevé dans le *Figaro* :

Londres (5,633,332 habitants) a deux fois plus d'habitants que le Canada qui est grand comme l'Europe !...

Recensement du Canada en 1881 : 4,324,810. Celui qui se fait en ce moment et dont nous recommandons l'étude au *Figaro*, accusera un accroissement notable.

M. l'abbé Laflamme, président de la Société Royale du Canada, a été choisi par le gouvernement de Québec pour représenter la province au Congrès géologique international qui aura lieu à Washington, au mois d'août.

La population canadienne aux États-Unis serait de 997,596 âmes.

Nos compatriotes ont la majorité numérique dans huit diocèses : Portland, Manchester, Burlington, Springfield, Ogdensburg, Marquette, Jamestown et Helena.

Dans son rapport, dit le *Sémaphore*, de Marseille, M. de Torene, consul de France à Québec, constate que les bois du Canada ne figurent dans notre commerce d'importation que d'une façon nominale. Les quelques envois tentés dans cette direction n'ont pas donné les profits que l'on était en droit d'en attendre. Les déceptions qui se sont produites dérivent du fait que les exportateurs canadiens ne sont pas au courant de notre système de mesure. Plusieurs d'entre eux ont pourtant assuré notre consul qu'ils se conformeraient à nos usages dès que les commandes françaises prendraient une importance réelle. En thèse générale, ils ont été satisfaits des rapports d'affaires qu'ils ont eus avec les maisons du Havre, mais, tort ou à raison, ils se plaignent des difficultés qu'ils ont rencontrées à Marseille pour y faire accepter leurs envois.

D'après l'exposé fait au Parlement canadien par le Ministre des Finances, l'année fiscale de 1889 a donné un boni de \$ 1,865,000, et celle de 1890 un de \$ 3,885,000. Les recettes de la douane et des accises montrent pour l'année dernière une augmentation dans la consommation de bière et une diminution dans celle des spiritueux.

On prévoit pour l'exercice en cours une recette de \$ 36,350,000 et une dépense de \$ 34,213,000, ce qui laissera un boni de \$ 2,136,000.

Le Ministre propose quelques réformes fiscales assez importantes. Il est d'avis de supprimer l'impôt sur le suc brut, qui donne annuellement au Trésor \$ 3 1/2 millions. Par contre, il invite le Parlement à approuver les nouvelles taxes suivantes : 1^o un c. par livre sur le malt, soit \$ un demi-million ; 2^o une augmentation des droits sur les spiritueux devant donner \$ 600,000, et 3^o une majoration de 5 c. par livre de la taxe sur le tabac, tant indigène qu'étranger, ce qui procurera au Trésor \$ 400,000 par an. On peut retirer de l'ensemble de ces nouvelles taxes \$ 1,500,000.

Il résulte donc de l'ensemble de ces réformes un dégrèvement d'impôt de \$ deux millions.

La dette nette du Canada est de \$ 237,500,000.

LES CANADIENS A PARIS

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

L'honorable W.-S. Fielding, premier ministre de la Nouvelle-Écosse, Halifax. Hôtel Continental.

M. William-B. Ross, Halifax. Hôtel Continental.

M. W.-H. Ellis, Toronto. Hôtel Burgundy.

M. Henri Lacroix, Montréal. 4, rue Vivienne.

L'abbé Urgel Lafontaine, Montréal. Séminaire d'Issy.

L'abbé Wilfrid Hébert, Montréal. Séminaire d'Issy.

M. L. Mayor, Montréal. Hôtel Saint-Petersbourg.

L'abbé Goodwin, Montréal. Hôtel Rollin.

M. Joseph Dussault, Québec. Hôtel Saint-Petersbourg.

M. L. Amable Proulx, Québec. Hôtel Saint-Petersbourg.

M. N. Audet, Québec. Hôtel Saint-Petersbourg.
M. J.-B.-Eugène Audet, Hôtel Saint-Petersbourg.
L'Abbé Delamarre, Chicoutini, Hôtel de Bretagne.
M. H. Duverger, Montréal, Hôtel Bergère.

Partis samedi dernier, par la *Gasconne*, les abbés Urgel Lafontaine et Wilfrid Hébert, M. Alfred Mussy, M. Armand Sicard.

Par la *Touraine*, aujourd'hui, M. Préfontaine, député, M. L.-A. Bernier, M. Alph. Charlebois.

M. Chenevert, député, et M. G. Hardy sont rentrés de leur voyage d'Italie; M. Chenevert est parti pour la Belgique; M. Hardy s'embarquera pour le Canada à bord de la *Champagne*, le 15 août.

M. et M^{me} W. Baby passent l'été à Ouchy; la comtesse de Rottermund au château de la Motte, Calvados; M^{lle} Eugénie La Mothe au château de la Rouillonnais, Loire-Inférieure; M^{me} N. Dumas et M^{lle} Noonan sont au château de Meung, Loiret; M^{lle} Osler à Lucerne; M. Gordon Mac-Dougall à Genève; M. D.-E. La Rue, M. C. Lemieux, M. Alphonse Bourassa, M^{me} A. Verrault et M^{lle} Georgiana l'Italien, en excursion en Bretagne, de là en Belgique et sur les bords du Rhin; MM. N. et E. Audet, Dusault et Proulx sont partis lundi pour Bordeaux, en route pour l'Italie.

M. le Dr Huot a quitté Paris pour rentrer au Canada, après avoir fait un séjour à Londres.

M. le Dr Chrétien-Zaugg laissera Paris pour le Canada, la semaine prochaine.

Le Gérant: MAURICE O'REILY.

VERSAILLES: IMPRIMERIE CERF ET FILS, 59, RUE DU PLESSIS

HOTEL ST-PETERSBOURG

33-35, rue Caumartin, Paris

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

PRIX MODÉRÉS

Chambres depuis 3 fr. Dîner 4 fr.

AUG. PLAGGE, Prop^{re}

BAR AMÉRICAIN

33-35, rue Caumartin

LE MEILLEUR BAR AMÉRICAIN DE PARIS
BOISSONS DE PREMIER CHOIX

VINS DE BORDEAUX

ET

EAUX-DE-VIE DE COGNAC

MAISON RECOMMANDÉE

MM. A. DE LUZE & FILS

88, quai des Chartrons

A BORDEAUX

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

A. CAHEN ET F. GUILLERME

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

LIGNE DOMINION

Paquebots-poste royaux Anglo-Canadiens

PARIS AU CANADA

(Via Liverpool) à grande vitesse

Vancouver.....	Jedi	6 août.
Sarnia.....	Vendredi	14 —
Orégon.....	—	28 —
Toronto.....	—	4 septembre
Vancouver.....	Jedi	10 —
Sarnia.....	Vendredi	18 —

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

PRIX DE PASSAGE DE PARIS

Première classe: 280 à 474 francs, suivant position de la cabine.
Deuxième classe: 210 francs.

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

Pour plus amples renseignements, fret, billets, etc., s'adresser à R. H. GRAEFE, seul agent pour Paris, 9, rue Scribe, Paris

LIGNE ALLAN



PAQUEBOTS-POSTE CANADIENS

Entre la France et le Canada

SERVICE D'ÉTÉ

Les magnifiques paquebots de cette ligne favorite quitteront Liverpool aux dates ci-dessous pour les ports suivants:

Mongolian.....	8 août
Parisian.....	13 —
Circassian.....	20 —
Polynesian.....	27 —

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

Sous spéciaux donnés aux passagers de troisième classe.

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

Première classe: 345 à 400 fr., suivant position de la cabine. — Deuxième classe: 205 fr.

Pour Saint-Jean de Terre-Neuve.

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

TARIFS SPECIAUX POUR LA TROISIEME CLASSE

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

LIGNE BEAVER

Service hebdomadaire et direct
entre LIVERPOOL, QUÉBEC et MONTRÉAL

SERVICE D'ÉTÉ

PRIX DE PASSAGE

De PARIS à QUÉBEC & MONTRÉAL

1 ^{re} classe.....	335 fr.
2 ^e classe.....	215

ÉMIGRANTS

Paris à Québec et Montréal . . . 120 fr.

Billets directs pour tous les points du Canada.

POUR PASSAGE, FRET ET ÉMIGRATION

S'adresser à

HERNU, PERON & C^{IE}

Agents d'émigration autorisés par le Gouvernement Français

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

Agents en France du Canadian Pacific Railway

Adresse télégraphique: HENRICUS, PARIS
HAVRE

CHEMIN DE FER

DU

Pacifique - Canadien

PROVINCE DE QUÉBEC

TERRITOIRES DU NORD-OUEST

Ontario, Colombie anglaise

ROUTE DIRECTE ET RAPIDE

DE

L'Atlantique au Pacifique

SANS CHANGEMENT DE WAGON

BILLETS CIRCULAIRES

SPÉCIAUX

A L'USAGE DES TOURISTES

POUR TOUS LES POINTS DE

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

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

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

SERVICE RÉGULIER

DE

STEAMERS

De Première Classe

De Vancouver en Chine
et au Japon

POUR TOUS RENSEIGNEMENTS

S'adresser à

HERNU, PÉRON & C^{IE}

95, RUE DES MARAIS. — PARIS

et à

ARCHER BAKER

Agent général pour l'Europe

7, James street, LIVERPOOL

et

67 et 68, King William street, LONDRES