

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 Centins | ABONNEMENTS: Un an, \$ 2.50

S. MARCOTTE, AGENT GÉNÉRAL, QUÉBEC

SOMMAIRE

Colonisation et agriculture. — Notes diverses. — Langue française. — Le Canada-Français. — La baie d'Hudson. — Informations. — Les Canadiens-Français et le développement des libertés parlementaires au Canada (suite). — Commerce et finances: Notes. — Bibliographie.

COLONISATION ET AGRICULTURE

Les études sur le Canada venant des hommes les plus compétents, ou des écrivains les plus sympathiques, se multiplient en France; mais nous sommes rarement appelé à signaler un ouvrage aussi intéressant et aussi remarquable que celui que vient de livrer à la publicité M. Louis Passy, député, ancien sous-secrétaire aux finances, secrétaire perpétuel de la Société nationale d'agriculture de France. Sous le titre d'*Étude sur la colonisation et l'agriculture au Canada*, l'éminent économiste a fait avec sa compétence et son autorité habituelles un examen complet des divers sujets qui se rattachent à ces deux questions. Il a trouvé dans le professeur Fream un guide sûr; mais il ne s'en est pas tenu à une seule source d'informations et il a appelé à son aide toutes celles qui lui ont été accessibles. Son écrit sera lu avec autant d'intérêt au Canada que de profit en France.

M. Passy, au début de son ouvrage, après avoir déclaré « qu'il n'est pas de pays dont les progrès doivent nous passionner davantage que le Canada, » trouve une formule singulièrement heureuse pour marquer le degré d'intérêt que cette situation doit faire naître chez des esprits français.

« Les États-Unis, dit-il, c'est historiquement l'Angleterre; le Canada, c'est historiquement la France, et la France attend avec impatience que la partie française de la population canadienne joue, dans le développement économique de l'Amérique du Nord, un rôle prépondérant. »

L'étude ainsi posée se développe d'une façon magistrale, et les conclusions de l'ouvrage en précisent avec éloquence l'enseignement. Nous citons en entier cette page qu'anime un souffle patriotique.

Nous venons de quitter l'Europe et l'Océan Atlantique et nous voici sur les bords du Pacifique,

devant l'Asie, presque en face de la Chine et du Japon! La science a fait ce prodige. Le Transcontinental-Pacifique-Canadien a réuni l'Angleterre et la Chine par le Dominion du Canada. Toute l'Amérique du Nord est livrée d'un seul coup à la civilisation!

En commençant cette étude, ou plutôt ce rapide voyage d'exploration économique dans la partie du monde qu'on appelle aujourd'hui le Dominion du Canada, nous avons pris la précaution de marquer le but et le caractère de notre voyage. Nous avons montré comment l'établissement de nouvelles voies de transport avait amené et devait amener une révolution dans toute l'Amérique du Nord; puis, nous plaçant dans ces nouveaux chemins de fer qui ont forcé des pays voisins, mais étrangers l'un de l'autre, à ne plus faire qu'un seul pays, nous avons parcouru la province française de Québec, les provinces maritimes, la province anglaise d'Ontario, c'est-à-dire tout le vieux Canada, puis filant à travers la Prairie, nous avons jeté un rapide regard sur le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, franchi les Montagnes-Rocheuses, traversé la Colombie anglaise, abordé les côtes du Pacifique, où repose l'île de Vancouver, que nous n'avons même pas eu le temps de visiter!

Était-il possible d'étudier sérieusement la situation de l'agriculture dans le Dominion du Canada? Chacun reconnaît d'avance que la tâche serait impossible, quand bien même nous aurions tous les moyens d'information qui permettent d'exposer l'économie rurale d'un pays, quand bien même les rapports des praticiens et les travaux des savants nous auraient édiés sur les éléments si divers qui concourent à former une agriculture.

Comment soumettre aux mêmes règles d'observation et de critique des contrées aussi différentes par la nature de leur sol, leur climat, leur population et leurs moyens d'action sur l'agriculture, le commerce et l'industrie?

Nous le répétons, à cette heure, on ne peut décrire l'économie rurale dans le Dominion du Canada; mais on peut grouper dans un ensemble de vues, d'efforts et d'intérêts communs, les provinces civilisées que l'on appelait autrefois *le Canada*, et considérer avec une attention soutenue le développement économique de ces territoires immenses et déserts qu'on appelait jadis *la Prairie*, et auxquels est certainement réservé un avenir de prospérité.

Le Dominion du Canada est grand comme l'Europe, et il compte de 4 à 5 millions d'habitants. C'est dire qu'il a besoin d'être conquis par des hommes de bonne volonté; c'est dire que l'établissement des chemins de fer doit inévitablement, dans un temps donné, transformer les déserts de l'Amérique du Nord en pays de production et les conduire à cet état de civilisation que la science établit aujourd'hui en même temps et presque instantanément dans toutes les parties du monde.

Il est certain que si un Français veut aller chercher fortune quelque part, en y portant son courage, ses bras et quelques billets de mille francs, il trouvera dans ces pays lointains une très séduisante occasion, sans compter qu'il aura l'avantage de rejoindre des Français qui demandent du secours, pour refaire dans l'ordre économique le pays qu'on appelait jadis dans l'ordre politique *la Nouvelle France*.

Bien peu de personnes, aujourd'hui, se rendent un compte exact de l'étonnante révolution qui se produit sur la surface du globe; mais on peut affirmer qu'à la fin de ce siècle les conditions matérielles de la France et de l'Europe tout entière auront subi des changements imprévus, par l'essor irrésistible que vont prendre les nations récemment encore condamnées, par leur isolement, à l'impuissance et à la stérilité. Tous les regards sont fixés aujourd'hui, au point de vue de la production et de la concurrence agricole, sur les États-Unis. Encore quelque temps, tous les regards seront tournés vers le Canada. Faisons des vœux pour que dans ce mouvement inévitable de progrès national les Franco-Canadiens jouent un rôle digne d'eux et de notre commune patrie.

Aujourd'hui, 24 juin, jour de la fête de Saint-Jean-Baptiste, jour de la fête nationale du Canada, un banquet réunira sous la présidence de M. Fabre, commissaire général du Canada, tous ceux qui fondent, à Paris, la Société nationale Franco-Canadienne. Des discours seront prononcés, et le nom de la France sera dans toutes les bouches et dans tous les cœurs. Je souhaite que cette étude vienne un jour sur les rives du Saint-Laurent, porter l'expression de mes patriotiques sentiments.

M. Passy, membre de notre Société Saint-Jean-Baptiste, de Paris, n'avait pu assister à notre banquet; mais on voit qu'il ne nous avait pas oublié pour cela, et que le jour même il s'occupait de la façon la plus utile du Canada.

Un des chapitres les plus intéressants est celui que M. Passy consacre à la ferme expérimentale de Guelph.

Dans le Dominion, il n'est pas d'établissement d'enseignement agricole comparable au Collège agricole de Guelph. Il a pour directeur M. le professeur James Mills. Une ferme expérimentale, conduite par le professeur Brown, est annexée à ce collège.

Voici, d'après un mémoire du professeur Brown, analysé par M. Fream, quel est le budget approximatif d'un établissement d'enseignement agricole au Canada:

Collège d'agriculture.

RECETTES.		Francs.
Rétribution scolaire de 100 élèves à 250 francs par an		25.000
Pension alimentaire à 375 francs par tête.		37.500
		62.500
Déficit ou balance.		53.000
Total égal.		115.500
DÉPENSES.		Francs.
Traitement de 5 maîtres.		32.500
Frais généraux de direction.		6.500
Frais de direction du restaurant.		9.500
Dépenses du restaurant.		52.000
Entretien et réparations.		15.000
Total.		115.500

Ferme expérimentale (160 hectares en culture).

RECETTE S.		Francs.
Produits de la vente de bétail, laine, grain, etc.		23.500
Déficit ou balance.		13.200
Total égal.		36.700

DÉPENSES.		Francs.
Gages de 3 chefs de pratique.		10.500
— de 4 laboureurs.		7.200
— d'un bouvier et d'un berger.		4.000
Frais pour engrais spéciaux, semences, forgeron, bourrelier, combustible, médecin, impressions, outils, réparations, etc.		15.000
Total.		36.700

A côté de ce devis estimatif, M. Fream nous fait connaître les frais réels et les recettes du Collège agricole d'Ontario en 1882.

Collège agricole d'Ontario (1882).

RECETTES.		Francs.
Rétribution scolaire.		18.350
Nourriture des élèves.		24.675
Droits supplémentaires d'examen.		150
Total égal.		43.175
Déficit ou balance.		113.725
Total égal.		156.900

DÉPENSES.		Francs.
Traitement et gages du personnel.		60.550
Frais de nourriture.		48.800
Dépenses d'intérieur.		34.450
Annonces, impressions, etc.		4.000
Laboratoire, bibliothèque, etc.		5.550
Eau pour le collège et la ferme.		3.550
Total.		156.900

Ces chiffres sont empruntés au rapport du directeur du Collège. Il en ressort un déficit, pour l'exercice de 1882 de 113,725 francs, que le gouvernement de la province prend à sa charge. En 1883, un rapport semblable fait ressortir un déficit de 129,000 francs, et en 1884, de 112,650 francs.

Les dépenses du Collège, toutefois, sont un peu moindres qu'elles ne le paraissent; car il faut en déduire la valeur du travail des élèves dans la ferme expérimentale. En juin et juillet, les cours n'ont pas lieu, et les élèves consacrent aux travaux de la culture plus de 9 heures par jour; pendant le reste de l'année, ils doivent travailler de 3 heures et demie à 5 heures par jour à la culture. L'heure du travail effectif est taxée de 20 à 50 centimes, selon l'évaluation du chef des cultures de la ferme ou de ses chefs de pratique. D'un autre côté, les frais de nourriture, de logement, d'éclairage, sont estimés de 41 fr. 25 à 42 fr. 50 par élève et par semaine.

Ainsi réduites, les charges minima se présentent dans les termes suivants:

1° Un élève de la province d'Ontario, capable et zélé, et ayant déjà pris chez son père une certaine habitude des travaux de culture, paie de 250 à 350 francs par an, pour nourriture, blanchissage et instruction;

2° Si un élève de la province d'Ontario n'a aucune notion de culture, le total des frais varie de 300 à 375 francs;

3° Pour un élève venu du dehors de la province d'Ontario, les frais s'élèvent de 375 à 500 francs.

Le bilan annuel de la ferme expérimentale annexée au Collège ne nous est pas fourni par M. Fream, mais nous avons la valeur du cheptel existant au 31 décembre de l'année 1883 et de l'année 1884:

	1883	1884
Chevaux	11.750	11.625
Bêtes à cornes.	25.000	157.400
Bêtes à laine.	875	26.350
Bêtes porcines.	3.250	2.700
Instruments aratoires.	38.575	43.425
Ensemble.	79.450	241.500

On voit que d'une année à l'autre la valeur totale de ce cheptel a été augmentée de 162,050 francs, soit pour les besoins de l'instruction, soit pour les besoins de la culture.

La contenance de la ferme expérimentale est de 220 hectares, dont 160 sont défrichés. Le domaine a été acheté en 1873, par le gouvernement provincial, au prix de 375,000 francs, soit environ 1,700 l'hectare; mais si l'on compte les travaux de défrichement faits depuis l'acquisition, les frais de construction, de mobilier, l'achat des animaux de ferme, des instruments aratoires, les dépenses pour le drainage, etc., le domaine, à la fin de 1880, ne revenait pas à moins de 1,129,450 francs.

On sera moins étonné de ce chiffre, qui peut sembler considérable, quand on connaîtra la population animale de cette ferme expérimentale.

Dans la catégorie des bêtes à cornes, par exemple, on remarquait: 6 Durhams pur sang, dont le plus beau a été payé 41,250 francs; 4 Herefords, dont le plus cher a été coté 42,500 francs; 5 Aberdeen-Angus, sans cornes, dont le plus cher a été acheté 12,500 francs; 2 Devons, dont le plus beau a coûté 4,500 francs; 3 Galloways, dont le plus cher revient à 2,500 francs; 5 Ayrshires, dont le meilleur a coûté 4,050 francs; 3 Guernesey, dont le plus cher coûte 4,250 francs; 4 Jerseys, payés en moyenne 4,125 francs.

La valeur d'achat des bêtes à cornes s'élevait donc à la somme totale de:

Pour les Durhams.	31.275
— Herefords.	18.925
— Aberdeen-Angus.	19.300
— Devons.	2.625
— Galloways.	5.500
— Ayrsh.	4.300
— Guernesey.	2.125
— Jerseys.	4.500
Valeur totale des bêtes à cornes.	88.550

Les bêtes à laine comprenaient:

Race de Lincoln, 1 bélier (750 francs) et 3 brebis à 250 francs.	
— Cotswold, 1 bélier (575 francs).	
— Cirencester, 1 bélier (750 francs) et 5 brebis à 125 francs.	
— Leicester, 1 bélier (1.250 francs) et 6 brebis à 208 francs.	
— Highland, 1 bélier (250 francs) et 2 brebis à 62 francs.	
— Cheviot, 1 bélier (250 francs) et 2 brebis à 62 francs.	
— Oxford Down, 2 béliers (à 500 francs) et 6 brebis à 250 francs.	
— Hampshire Down, 2 béliers (à 1.000 francs) et 5 brebis à 150 francs.	
— Shropshire Down, 2 béliers (l'un à 1.625 francs, l'autre à 875 francs).	
— South Down, 2 béliers (l'un à 1.300 francs, l'autre à 2.625 francs) et 5 brebis à 260 francs provenant des bergeries de lord Walsingham (comté de Norfolk).	

On espère joindre à cette remarquable collection quelques spécimens de la race mérinos. Telle qu'elle est, les élèves y trouvent les éléments d'études fécondes que pourrait offrir une Exposition permanente.

De nombreuses expériences se poursuivent sur la ferme expérimentale. On étudie l'alimentation du bétail: l'influence des différents fourrages sur la quantité et la qualité des produits de la laiterie; l'étude des différentes variétés de froments et des différents engrais; l'influence exercée par des épais et des semis clairs, par des semis à petite profondeur et à grande profondeur; le choix des graminées et des légumineuses comme fourrages; les pâturages permanents; la rotation des récoltes, etc., etc.

Les parcelles annexées aux expériences sont au nombre de 180, et occupent une surface d'environ 10 hectares. Ce champ d'expériences est pourvu d'un grand pluviomètre, de six lysimètres (appareils à mesurer la quantité des composés dissous dans un liquide), de huit thermomètres pour mesurer les températures du sol, de la série habituelle des instruments météorologiques, et d'un laboratoire d'analyses bien outillé.

Quand M. Fream, auquel nous empruntons ces détails, a visité le Collège d'Ontario, ces parcelles étaient groupées et sont encore groupées par bandes au nombre de neuf. Sur la première bande, on fait l'essai de semences de céréales nouvellement importées d'Angleterre; sur la seconde, on expérimente l'azote sous trois formes de combinaisons sur la troisième, on expérimente pareillement l'acide phosphorique; sur la quatrième, on étudie le pâturage et le turneps mis en présence de trois formes d'engrais; sur la cinquième, on essaie les récoltes fourragères et vingt variétés de graminées et de légumineuses; sur la sixième, on observe les effets de matières fertilisantes spéciales sur plusieurs variétés de betteraves; la septième est laissée sans culture; la huitième est consacrée à des essais de culture de pois provenant d'Angleterre; enfin, la neuvième sert à expérimenter des variétés de blés d'hiver et des arbres de diverses essences au point de vue de leur acclimatation.

Nous terminons cette rapide et trop incomplète revue de l'ouvrage de M. Passy,

en signalant le conseil que l'auteur donne au gouvernement canadien, et dont le ministre d'agriculture du Canada, l'honorable M. Carling, tiendra certainement grand compte.

Nous nous permettons de signaler au gouvernement canadien l'avantage qu'il aurait à constituer à Ottawa une Société nationale d'agriculture canadienne, semblable à la Société nationale d'agriculture de France. Peut-être serait-il difficile de réunir à Ottawa, comme se trouvent réunis à Paris, les notabilités scientifiques des diverses provinces de la Confédération; mais il serait aisé de tourner cette difficulté en n'exigeant pas la résidence et en constituant d'une manière très forte le bureau qui centraliserait la correspondance scientifique des savants canadiens groupés en sections suivant la nature de leurs travaux. Le ministre de l'agriculture trouverait dans l'organisation d'une société centrale, libre dans ses choix, mais presque officielle par ses rapports avec le gouvernement, des concours puissants, intimes et perpétuels. Rien ne nous paraît mieux convenir au développement de la science que la création d'une société nationale d'agriculture canadienne. Nous ne pouvons mieux faire que de citer l'exemple qu'offre à nous dans l'Uruguay une grande société libre. L'Association rurale de l'Uruguay est aujourd'hui confondue avec la Direction administrative de l'agriculture de cet Etat.

NOTES DIVERSES

Inscrits au Commissariat général du gouvernement du Canada, 40, rue de Rome:

L'abbé H. R. Casgrain, Québec, hôtel Binda.
L'abbé Chs. C. Cantillon, Québec, hôtel Binda.
M. F. Morency, Québec, hôtel Binda.
L'abbé Casault, St-Alban, P. Q. hôtel Binda.
M. G. A. de St-George, Cap Santé, hôtel Binda.
L'abbé L. G. Fournier, St-Laurent, hôtel Binda.
M. Wm. B. Tompkins, Montréal, hôtel de l'Amirauté.

Dr J. A. Prieur, La Longue-Pointe, hôtel de l'Amirauté.

M. Norman S. Leslie, Montréal, hôtel Bellevue.
Mlle de Lisle, Montréal, hôtel Bellevue.
M. J. Straas, Montréal, hôtel du Nord.
Mme Straas, Montréal, hôtel du Nord.

L'honorable M. Masson et Mme Masson s'embarqueront le 14 janvier sur *La Bretagne*. L'honorable M. Pierre Garneau prendra le même paquebot pour retourner au Canada. Mgr Gravel, évêque de Nicolet, ne s'embarquera que le 28 janvier, avec son secrétaire M. l'abbé Thibaudier.

Le gouvernement anglais a offert au gouvernement de la Colombie britannique un prêt de \$150,000 à 3 1/2 en vue de l'établissement des pêcheurs des côtes de l'Ecosse (*crofters*), dans cette province.

La petite ville de Vancouver à l'extrémité de la ligne du Pacifique fait des progrès merveilleux. La population s'élève déjà à plus de 8,000 habitants.

Le département de la marine fait placer deux lumières sur l'île Saint-Paul, dans le golfe Saint-Laurent, ainsi qu'un nouveau phare au Rocher-aux-Oiseaux.

MM. Thompson et Gilmour, au cours d'une excursion de chasse dans les montagnes situées en arrière de la baie Saint-Paul, ont tué neuf caribous.

L'honorable M. Irvine, juge de l'amirauté de Québec, a rendu son jugement dans la cause de Ross et consorts contre le *Henri IV*, de la ligue Bossière, qui a abordé la barque *Wylo* dans le cours de l'été dernier. Le montant des dommages réclamés était de \$60,000. L'honorable juge Irvine a dit qu'il y avait dans cette cause deux questions

à décider : 1° le *Henri IV* était-il en faute ? 2° S'il était en faute, est-il tenu responsable de tous les dommages causés par l'abordage ?

Sur le premier point, l'honorable juge a déclaré que quoique le *Wylo* ne fût pas ancré à la distance voulue des quais, deux encablures, le capitaine du *Henri IV* était en faute et n'avait pas pris toutes les précautions nécessaires pour éviter l'abordage. Sur le second point il exprime l'opinion que l'équipage du *Wylo* a été coupable d'une négligence grossière en plaçant le navire après la collision, dans un endroit dangereux.

Le steamer français doit payer les dommages immédiats et réels causés au *Wylo* par l'abordage soit \$1,500, mais n'est pas responsable des avaries à la cargaison ni de la perte du navire.

MM. Cook et Cook ont plaidé pour les armateurs du *Wylo* qui ont été condamnés aux frais.

Le capitaine du *Henri IV* était défendu par MM. Casgrain, Angers et Hamel.

Plusieurs journaux ont publié un récit émouvant d'après lequel la ville d'Halifax (Nouvelle-Ecosse) n'aurait échappé que par miracle à un épouvantable désastre : trois malfaiteurs restés inconnus auraient profité d'une aveuglante tourmente de neige pour aborder dans l'île Saint-Georges, où se trouve emmagasinée une grande quantité de munitions de guerre, et pour essayer de mettre le feu à la poudrière contenant plusieurs tonnes de fulmicoton ; fort heureusement, la fille du sergent qui est chargé de la garde de l'île, se trouvant à passer près de la poudrière, aurait entendu les malfaiteurs causer à voix basse et les aurait mis en fuite en appelant la garde.

Une dépêche d'Halifax est venue démolir toute cette belle histoire et ramener les choses à un simple incident sans importance : pendant la tourmente de neige, un canot, monté par deux hommes, qui s'étaient probablement écartés de leur route, est passé tout près de l'île Saint-Georges ; la sentinelle a hélé ces deux hommes et leur a crié de se tenir au large, une consigne sévère interdisant de laisser qui que ce soit aborder dans l'île ou même s'en approcher. C'est là, sans doute, l'origine de ce canard.

LANGUE FRANÇAISE

Nous lisons dans la *Presse* de Montréal : Le *Mail* jette un nouveau cri d'alarme contre l'envahissement des Canadiens-Français dans la région nord de la province d'Ontario.

Il paraît que sur cinq ou six cents âmes, dont se compose la population de la ville de Sudbury, la moitié, au moins, est canadienne-française et catholique.

Le journal ontarien ajoute que les Canadiens-Français prennent rapidement possession de la région traversée par le chemin de fer du Pacifique, dans la vallée de la rivière Ottawa, et que les envahisseurs implantent avec eux les institutions de la province de Québec.

Puis le *Mail* s'écrie qu'il est évident que dans le nord d'Ontario comme dans les comtés de Prescott, Russell, Stormont, Glengarry et dans un ou deux cantons de Simcoe, le français est enseigné dans les écoles, comme langue principale, en violation de la loi des écoles d'Ontario qui veut que dans les écoles publiques, subventionnées par le trésor provincial, l'anglais soit seul enseigné comme principale langue.

Le *Mail* a peur que le français soit parlé et enseigné dans les écoles d'Ontario. Mais on enseigne bien l'anglais dans les collèges de la province de Québec, et loin de s'en

plaindre, les Canadiens-Français n'hésitent pas à s'en louer. Il est utile pour nous de parler l'anglais comme il serait utile aux Anglais de savoir le français.

En Angleterre et aux Etats-Unis, on enseigne le français dans les écoles, tandis que dans la province d'Ontario le *Mail* voudrait bannir la langue française et les Canadiens-Français. Les prétentions du *Mail* ne peuvent qu'encourir la désapprobation de nos concitoyens d'origine anglaise.

LE CANADA - FRANÇAIS

L'Université Laval est à la veille de lancer dans la circulation la première livraison de sa nouvelle revue : *Le Canada-Français*.

Cette revue sera publiée sous la direction d'un comité de professeurs de l'Université Laval.

Elle paraîtra, la première année, tous les trois mois, par livraisons de deux cents pages environ.

Le prix de l'abonnement est de deux piastres par année.

Le comité d'administration du *Canada-Français* se compose de Mgr T. E. Hamel, gérant, l'hon. A. B. Routhier, MM. les abbés H. R. Casgrain, L. H. Pâquet, secrétaire, J. C. K. Laflamme.

Le comité de revision comprend à Québec : Mgr M. E. Méthot, l'hon. A. B. Routhier, MM. les abbés L. H. Pâquet, J. C. K. Laflamme, O. E. Mathieu. A. Montréal : MM. les abbés L. Colin, P. S. S., A. H. Verreau, l'hon. juge L. A. Jetté, M. Chs C. De Lorimier, M. le Dr H. E. Desrosiers, M. l'abbé P. N. Bruchesi.

Pour tout ce qui regarde l'administration et les abonnements, on doit s'adresser au Séminaire de Québec.

Voici le sommaire de la 1^{re} livraison du *Canada-Français*.

- I. Prospectus. — L'administration.
- II. Le *Canada-Français*, son but et son programme. — A. B. Routhier.
- III. Le Jubilé de Sa Sainteté Léon XIII. — Mgr M. E. Méthot.
- IV. Rôle politique de Mgr de Laval, le Conseil Souverain. — L'abbé A. H. Gosselin.
- V. Poésie. — ***
- VI. Rôle de la faculté des arts dans l'université catholique. — L'abbé P. de Foville.
- VII. La bataille de Carillon. — Thomas Chapais.
- VIII. Coup d'œil sur l'Acadie avant la disparition de la colonie française. — L'abbé H. R. Casgrain.
- IX. Métallurgie électrique. — L'abbé J. C. K. Laflamme.
- X. Le Réalisme en littérature. — Nap. Legendre.
- XI. Revue européenne. — P. J. O. Chauveau.

LA BAIE D'HUDSON

Nous lisons dans le *Moniteur du Commerce* :

Le gouvernement vient de publier le rapport du lieutenant Gordon sur l'expédition de 1886 à la baie d'Hudson.

Nos lecteurs connaissent les termes du problème que ces expéditions ont pour but de résoudre. Il s'agit de savoir si la Baie d'Hudson peut devenir le point de départ d'un mouvement de navigation, pour les céréales du Nord-Ouest.

Nous n'avons pas besoin d'insister sur les avantages qui résulteraient de l'ouverture de la baie d'Hudson au commerce. Un canal ou un chemin de fer de Winnipeg à Port-Nelson abrégeraient considérablement les longueurs que comporte le trajet par le Pacifique canadien ; et pour toute une partie du Nord-Ouest, il en résulterait une économie considérable.

Mais ce n'est pas seulement d'une économie qu'il s'agit. Si les destinées du N.-Ouest canadien s'accomplissent, — et personne ne peut douter qu'elles doivent s'accomplir ; on peut seulement discuter sur le plus ou moins de temps qu'il faudra pour mener à bien l'œuvre de la colonisation ; — il viendra nécessairement un moment où le chemin de fer du Pacifique ne pourra suffire à la tâche de transporter les produits. Pourra-t-il rencontrer un auxiliaire dans la voie de la baie d'Hudson ? Cette voie est-elle navigable ? Et, si elle l'est, la date de l'ouverture et de la fermeture de la saison coïncident-elles avec celle de la récolte, et permettent-elles de compter sur un envoi possible des céréales.

La navigabilité de la baie d'Hudson n'est pas douteuse, puisque la compagnie de la baie d'Hudson s'en est servie de tout temps, mais, dans quelles conditions ? Les expéditions ordonnées dans le cours de ces dernières années, par le gouvernement, démontrent que ces conditions sont difficiles ; et que si l'on ne parvient pas à trouver un moyen artificiel d'éloigner les glaces du détroit, on ne pourra compter que sur une bien courte durée de navigation.

On doit admettre, qu'avec une expérience de près d'un siècle, la compagnie de la baie d'Hudson doit avoir cherché les moyens d'entrer aussitôt que possible, puisque l'hivernement d'un navire dans la baie lui fait perdre un marché, entraîne une certaine détérioration du navire, et des dépenses additionnelles pour les gages et le maintien de l'équipage. En examinant les rapports de 116 arrivées consécutives au comptoir de York, on trouve que la date moyenne est le 4 septembre. Sur ce nombre, 48 navires sont arrivés en août ; celui qui entra le plus tôt, arriva le 6 août, et l'arrivée la plus tardive eut lieu le 7 octobre ; dans ce cas, le navire hiverna dans la baie.

Il faut que la saison ait été exceptionnellement favorable dans l'année où le navire arriva le 6 août, car de toutes les arrivées dans le mois d'août, 13 seulement ont eu lieu avant le 20 ; et si l'on considère la question de navigabilité du détroit pour les fins ordinaires du commerce, la vapeur n'attendrait pas la saison plus de quatre ou cinq semaines, de sorte que l'expérience prouve que le détroit n'est navigable que dans la première moitié de juillet pour les fins du commerce par des bateaux à vapeur construits expressément pour la navigation dans les glaces, et capables de s'occuper du transport du fret.

Quelques personnes ont pensé que la glace dans le détroit d'Hudson était tellement légère et si épaisse qu'un navire ne pouvait pas être brisé sous sa pression. C'est une erreur ; un baleinier américain a

péri brisé par la glace en 1885, et la Compagnie de la baie d'Hudson a perdu un navire depuis cette époque dans les glaces du détroit.

La société Hakluyt a publié un ouvrage intitulé « la Géographie de la baie d'Hudson », par le capitaine Coats.

Le capitaine Coats était un officier de la Compagnie de la baie d'Hudson qui a commandé des navires dans la baie depuis 1727 jusqu'à 1751. Pendant cette période, il a eu deux navires écrasés dans les glaces, et il dit dans sa géographie : « En 1727, par le méridien du cap Farewell, en traversant les glaces sous peu de voiles, deux bancs de glace nous pressèrent et brisèrent le navire. Et en 1736, resserré dans la glace, porté par la marée seulement à six milles du cap Résolution (par un calme plat), mon navire fut brisé et coula dans l'espace de 20 minutes. »

Le courant de la marée est très rapide dans le détroit, surtout à son embouchure à l'est, vers les îles « Button » et aux alentours, et à son extrémité ouest près des îles Digges; tout navire engagé dans ces glaces flottantes est sûr d'être très maltraité, s'il ne périt pas même. La glace ne marche pas avec une vélocité uniforme, mais elle tourne et tourbillonne dans toutes les directions. D'épais glaçons, dont quelques-uns atteignent presque le volume des montagnes de glace, sont lancés à travers les banquises, laissant des espaces d'eau libre en arrière, que la glace remplit presque immédiatement en se frappant avec force et en soulevant hors de l'eau les glaçons flottants lorsqu'elle se joint de nouveau. C'est à cause de ces courants que le capitaine Coats conseille aux marins de ne pas tenter l'entrée du détroit avant la première semaine de juillet, époque à laquelle la glace est tellement éparse, dit-il, qu'un navire y est en sûreté. On ne peut mieux prouver l'irrégularité de ces courants produits par la marée qui déroutent tous les calculs des navigateurs, qu'en rapportant ce qui arriva au capitaine Perry pendant l'expédition des navires *Hecla* et *Fury* en 1821.

Le capitaine Perry arriva à l'île de la Résolution le 2 juillet, et à partir de cette date, les deux navires dérivèrent avec la glace, n'avançant que quand elle le permettait. Ils arrivèrent aux îles « Sauvage » inférieures le 18 juillet. Le 6 juillet les deux navires étaient près l'un de l'autre et fermement pris dans la glace; le temps devint ensuite très épais, mais retint les deux navires emprisonnés. Le jour suivant lorsque le temps s'éclaircit, l'*Hecla* était éloigné de onze milles du *Fury*. Si l'on examine les rapports de beaucoup de voyages faits par les premiers explorateurs du dix-septième siècle et ceux de date plus récente, on constatera que tous s'accordent à dire qu'il existe beaucoup de glace dans le détroit d'Hudson en juillet, qu'elle est plus ou moins brisée, mais qu'elle est toujours présente.

M. le lieutenant Gordon conclut de la façon suivante :

« En terminant ce rapport sur le mouvement de la glace, il n'est pas hors de propos de dire que bien que je sois d'avis que la date de l'ouverture de la navigation pratique pour les fins du commerce varie plus ou moins, tout armateur qui enverra un navire portant du fret avant le 15 juillet, sera presque certainement exposé à de tels délais que les dépenses du voyage seront très

sérieusement augmentées; de fait, il n'est pas du tout improbable que de deux navires à vapeur semblables, s'engageant dans le détroit d'Hudson, l'un le 5 juillet et l'autre le 15, le second parviendrait à dépasser le premier sans trop de délai.

En ce qui regarde la fermeture de la navigation par la présence de la glace, la fin d'octobre paraît être l'époque où la glace arrive en grande quantité, et bien qu'elle ait été chassée à l'est en 1886 par de fortes brises, et que le détroit soit resté ouvert un peu plus tard, la température est devenue si basse en novembre et les jours ont été si courts, que les risques ont été sérieusement augmentés.

Quant à la période de navigation dans une année ordinaire, je crois qu'elle s'étend du 15 juillet au 15 octobre avec possibilité de commencer au 1^{er} juillet pour se terminer au 1^{er} novembre, mais dans la première moitié de juillet et même quelquefois dans sa dernière moitié, on éprouvera toujours des délais; après le 15 octobre, les risques sont tellement sérieux que les frais d'assurance régleront toujours probablement la clôture de la navigation.

Ainsi, on peut compter, selon toute apparence, sur une période de trois mois, du 15 juillet au 15 octobre. Comme la dernière récolte est finie au 15 septembre, la navigation de la baie d'Hudson n'est pas impossible. Mais le délai est bien court; et ce qui est facile pour de petits envois deviendrait peut-être très difficile s'il s'agissait d'une voie régulière, avec les engorgements qu'il faut prévoir à la fin de la saison.

INFORMATIONS

La *Gazette Officielle* de Québec publie une proclamation déclarant que le nouveau Palais de Justice de Québec est ouvert pour l'administration de la justice.

La malle européenne, apportée par le steamer *Parisian*, est partie d'Halifax par l'Intercolonial, à 11 heures 30 le samedi soir, et est arrivée à Lévis à 6 heures 45 le dimanche soir, ayant ainsi franchi une distance de 700 milles dans le court espace de 20 heures et 15 minutes, soit 35 milles à l'heure y compris les arrêts.

L'honorable Thomas White, ministre de l'intérieur, a décidé d'accorder aux colons du Nord-Ouest un délai de trois ans à partir du 1^{er} janvier 1888, pour payer leurs préemptions, en trois paiements égaux. Suivant les arrangements antérieurs ces paiements devaient être faits en entier le 1^{er} janvier prochain.

Le premier train du chemin de fer de Témiscouata a circulé sur une distance de 45 milles.

M. JOHN COBBOLD, de Holy Wells, Ypswich (Angleterre), est revenu dernièrement d'un voyage dans l'Amérique du Nord et fait part de ses impressions sur le grand Nord-Ouest.

« La récolte a été magnifique, donnant une moyenne de trente minots de blé à l'acre (22 hectolit. à l'hectare). Un agriculteur qui cultive 8 000 acres de terre (3,500 hectares) m'a dit que sa moyenne était de 38 minots à l'acre (24 hectolitres à l'hectare). Le Manitoba a produit 8,000,000 de minots de blé pour l'exportation. Il ne faut pas oublier que la terre ne demande aucun engrais.

« Allez à l'Ouest de Winnipeg. Vous trouverez la prairie sur un parcours de 800 milles (1,300 kilom.) et songez que deux lisières de terrain de 3 milles de chaque côté du Pacifique Canadien peuvent pro-

duire assez de blé pour nourrir toute la population du globe.

« Il y a au Nord-Ouest une étendue pratiquement illimitée ouverte au colon.

« Poussez jusqu'en Colombie. Vous y verrez d'immenses étendues de pâturages où un bœuf de trois ans sort des montagnes aussi gras qu'un animal nourri à l'étable en Angleterre pendant trois mois, et qui n'a rien coûté.

« Je ne vois qu'un remède à notre détresse agricole actuelle, c'est que le gouvernement aide les familles à aller s'établir sur les 160 acres de terre que le gouvernement canadien donne aux colons et se rembourse de ses avances au moyen d'une hypothèque sur ces 160 acres. »

Une statistique de l'exportation du bois des rives du Saint-Laurent aux rives de La Plata, Amérique méridionale, préparée depuis 23 ans par la *Export Lumber Company* fait voir qu'en 1873, cette exportation avait atteint 36,000 000 de pieds; après 1873 il y a eu baisse jusqu'en 1876 alors que cette exportation se trouva réduite à environ 4 millions de pieds. Depuis 1876 jusqu'en 1882 il y a eu réaction, l'exportation en cette année-là ayant remonte à \$24,449,000 pieds. En 1883 elle fut de 18,768,000, en 1884, de \$36,938,000, en 1886, de 29,088,000, en 1887, et cette année, depuis le 15 juin au 12 novembre, 41 vaisseaux chargés de 25,879,230 pieds de pin et de 204,992 diverses pièces, ont été frétés par la *Export Lumber Company* au port de Montréal.

La production du pétrole canadien pendant le mois d'octobre dernier a été la plus forte constatée depuis bien longtemps. Cette production s'est élevée à 25,220 barils d'huile crue et à 34,923 barils d'huile raffinée.

L'embranchement de l'Intercolonial de Stellarton via Westville à Pictou vient d'être inauguré.

Le chemin de fer de la jonction du Pacifique, dans le comté de Pontiac, sera construit, pendant la présente saison, jusqu'à treize milles de Pembroke.

On vient de décider de n'accorder dorénavant de réduction de passage qu'aux travailleurs agricoles et aux domestiques se rendant directement au Manitoba, au Nord-Ouest, ou à la Colombie anglaise. Tous les émigrants qui partent pour les provinces de l'Est devront payer les taux ordinaires de passage.

La double voie est presque terminée sur le chemin de fer du Grand-Tronc entre Montréal et Toronto. Elle doit être sous peu de jours livrée à la circulation. On en sentait vivement le besoin depuis deux ou trois ans, les transports ayant pris des proportions imprévues. La voie unique produisait quelquefois des encombrements et des retards dont les affaires souffraient beaucoup.

Les traversées entre l'Angleterre et l'Amérique ont été passablement rudes depuis quelques semaines. Un matelot du steamer *Lac Ontario* a été enlevé du pont par une lame, et le steamer *Sarmatian* a eu ses écoutes défoncées, la cabine du premier commis démolie et une de ses chaloupes enlevées.

M. John Patterson, de Yokohama, appartenant à la maison d'importation de thé John Duncan et Cie, est revenu du Japon à Montréal. Il dit que le commerce du thé par le Pacifique Canadien deviendra très considérable aussitôt que l'on aura mis sur la ligne de l'Océan Pacifique des steamers qui puissent faire concurrence à ceux allant à San-Francisco. La route canadienne est de dix jours plus courte que la ligne américaine. Cette année les taux du fret ont été moindres sur le Pacifique Canadien, mais il est probable que les compagnies américaines vont aussi réduire les leurs. Avant de partir du Japon, M. Patterson avait expédié à sa maison des consignations considérables de thé.

Mess Stretchers et M. Tavish sont revenus de leur tour d'inspection des établissements hongrois.

suédois, français, russes, russes-juifs et roumains du Manitoba, et les ont tous trouvés dans une situation prospère. Le but de leur voyage était de s'enquérir si des colons plus ou moins nombreux auraient besoin de secours, de la part de la Compagnie du Pacifique, dans le cours de l'hiver, mais toutes les familles peuvent facilement passer l'hiver sur leurs propres ressources. Dans tous ces établissements la moyenne des terres prêtes à recevoir la semence est d'environ 40 acres.

Un des premiers résultats de la construction du Pacifique Canadien a été de stimuler l'esprit d'entreprise des meuniers du Manitoba et de leur faire ouvrir des affaires avec les pays de l'Extrême-Orient. On a déjà expédié des cargaisons de farine obtenue du blé *Pufe* dur à la Chine et au Japon et on se prépare à faire des envois considérables.

LES CANADIENS-FRANÇAIS

ET LE DÉVELOPPEMENT DES LIBERTÉS PARLEMENTAIRES AU CANADA

(Suite.)

Quatre provinces: Québec, Ontario, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse, formèrent le *Dominion*. Le 15 juillet 1870, les vastes territoires de la compagnie de la baie d'Hudson furent rattachés et le Manitoba érigé en province; puis la Colombie anglaise avec Vancouver (20 juillet 1871) et l'île du Prince-Edouard (1^{er} juillet 1873) entrèrent dans la confédération.

Ainsi fut formée, par l'initiative de colonies anglaises réunies sous la présidence d'un Canadien-Français, une association politique assez semblable à celle de la République américaine. Chacun avait senti le besoin de se grouper pour travailler à la prospérité commune, tracer des chemins de fer, creuser des canaux, entrer dans une voie économique uniforme, faire tomber les entraves mises au développement de leur commerce, opposer enfin plus de résistance aux projets d'absorption, s'ils venaient à surgir de l'autre côté du Saint-Laurent. Mais à l'exemple des Etats-Unis, ils entendaient garder aussi leur autonomie et conserver la direction de leurs propres affaires. De là, deux sortes de gouvernements fonctionnant chacun dans sa sphère:

Le gouvernement fédéral; le gouvernement provincial.

Dans le gouvernement fédéral, le pouvoir exécutif est représenté par un gouverneur général, assisté d'un Conseil qui l'éclaire et d'un Cabinet qui agit en son nom; le pouvoir législatif, par un Parlement divisé en deux Chambres: le Sénat et la Chambre des communes; le pouvoir judiciaire, par la Cour Suprême et de l'Échiquier, de création plus récente.

Le *Gouverneur général* remplit le rôle d'un roi constitutionnel. Il désigne les membres de son *Conseil privé*, dont la mission se borne à lui donner des avis; il choisit un premier ministre dans la majorité parlementaire et l'invite à composer un *Cabinet*; il nomme et proroge les Chambres; il nomme le président (ou *speaker*) du Sénat; il a l'initiative des lois de finances. En dehors de ces attributions, l'Acte de 1867 lui reconnaît le droit de *veto* contre les décisions du Parlement fédéral. — Comme représentant de la Couronne, le gouverneur général a mission de communiquer au gouvernement métropolitain une copie authentique des lois sanctionnées par lui et de différer l'exé-

cution de certaines d'entre elles jusqu'à la notification de l'approbation royale.

Au *Cabinet* ou *Conseil exécutif* appartient en réalité le pouvoir exécutif. Ce corps comprend, outre le président du conseil privé et le procureur général, les chefs des douze départements ministériels (justice, milice et défense, travaux publics, agriculture, marine et pêcheries, douanes, finances, intérieur, revenu de l'intérieur, secrétariat d'Etat, postes, affaires indiennes). Dans ce nombre, le *premier* ou chef du Cabinet peut choisir le département dont il gardera la direction, mais, dans la pratique, il administre toujours le département de l'intérieur et concentre, entre ses mains, les attributions des « *home and foreign secretaries* » d'Angleterre. Le conseil exécutif, ainsi constitué, conduit les affaires du pays: il est seul responsable devant le Parlement fédéral.

Les principes posés par la constitution anglaise ont servi de base à l'organisation du pouvoir législatif.

Le *Sénat*, composé de 77 membres, nommés à vie par le gouverneur général en son conseil, a les mêmes attributions que la Chambre des lords. Les provinces d'Ontario et de Québec fournissent chacune 24 sénateurs; la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, 10; la Colombie anglaise, 5; l'île du Prince-Edouard, 4; le Manitoba, 2. Le président a voix délibérative. Pour valider un vote, la présence de 15 membres suffit. Il faut, pour devenir sénateur, être Canadien, âgé de trente ans, avoir une propriété foncière, valant 4000 piastres, dans la section qu'on représente, jouir de ses droits civils et politiques.

La *Chambre des communes* compte actuellement 211 membres, répartis entre les différentes provinces d'après le principe de la représentation proportionnelle à la population. C'est ainsi qu'Ontario envoie à Ottawa 88 représentants, tandis que Québec n'en nomme que 65, la Nouvelle-Ecosse 21, le Nouveau-Brunswick 16, la Colombie anglaise et l'île du Prince-Edouard 6, le Manitoba 4.

(A suivre.) BARON ÉTIENNE HULOT.

COMMERCE ET FINANCES

NOTES

M. Van Horne, vice-président de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, évalue à plus de quatre millions de boisseaux le blé chargé à bord des convois de cette voie ferrée. Il y aurait encore huit millions de boisseaux à transporter.

Pendant le cours de cet hiver, environ 40,000 traverses de bois pour la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique seront fabriquées dans le comté de Saguenay, principalement à Tadoussac et aux Escoumains.

La mise en conserve du saumon dans la Colombie Anglaise a produit cette année 183,000 caisses; l'an dernier elle en avait produit 463,000.

Le commerce des poissons en conserve, paraît être bon au Nouveau Brunswick. Tout dernièrement 20,000 caisses de hareng fumé ont été expédiées de Saint-Stephen à Boston.

La Compagnie de cuivre et de soufre d'Oxford, province de Québec, expédie maintenant 1,500 tonnes de minerai chaque mois à New-York. Cette compagnie augmente son matériel d'exploitation et l'an prochain sa production sera considérablement accrue.

Les pêcheries canadiennes ont produit l'année dernière au-delà de 93,000,000 francs. La marée a

naturellement produit la plus forte somme, environ 25,000,000. Puis vient le homard, à peu près 13,000,000.

Les exportations d'orge du Canada aux Etats-Unis ont été en 1875, de 10,262,541 minots, l'année suivante cette exportation a été de 6,617,388, et en 1879, cette exportation s'est trouvée réduite à 5,308,792. En 1881, le chiffre remonta à 12,147,924, puis en 1883, redescendit à 8,596,122.

La récolte de blé au Manitoba sera de huit à dix millions de minots dont quatre millions de minots ont déjà été vendus.

Le chemin de fer de la Baie des Chaleurs se reliant à la ligne de l'Intercolonial, vient d'être ouvert au trafic.

Le chemin de fer Canada Atlantique transporte des quantités considérables de blé du Manitoba à New-York *via* Rouses Point. Le grain y est apporté par la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Dans le courant du mois d'octobre dernier, les exportations canadiennes se sont réparties comme suit:

Produits miniers.....	\$ 454,656
» des pêcheries.....	1,086,377
» des forêts.....	2,534,855
Animaux et leurs produits.....	2,319,491
Produits agricoles.....	2,703,300
» manufacturés.....	652,070
Divers.....	90,762
Total.....	\$ 10,841,514

A déduire sur ce chiffre pour \$ 810,000 d'articles de provenance étrangère.

La quantité de charbon importé à Montréal en 1887 est beaucoup plus élevée que celle de l'année dernière; elle s'élève à 368,627 tonnes contre 289,823 tonnes. Ces chiffres ne comprennent pas le charbon importé par chemin de fer, dont la quantité s'est élevée en 1886, à 75,000 tonnes.

BIBLIOGRAPHIE

Revue des Deux-Mondes.

Sommaire du 15 décembre 1887.

Amour d'automne. PREMIÈRE PARTIE. par M. André Theuriot. — La conquête de l'Algérie. — Le gouvernement du général Bugeaud. — I. — L'offensive contre Abd-el-Kader, occupation de Mascara, par M. Camille Rousset, de l'Académie Française. — Le combat contre le Vice. — La répression. — I. — Les lieux de détention provisoire, le vagabondage et la mendicité, par M. le comte d'Haussonville. — La jeunesse de Lavoisier, d'après des documents inédits, par M. Edouard Grimaux. — Souvenirs diplomatiques. — La Prusse et son Roi pendant la guerre de Crimée. — II. — La Cour Allemande pendant la guerre, la crise à Berlin, par M. G. Rothan. — Un problème de morale et d'histoire. — Les Borgia. — I. — Les débuts d'Alexandre VI. par M. Émile Gebhart. — Revue dramatique *La Souris*, de M. Edouard Pailleron, à la Comédie-Française, *La Tosca*, de M. Victorien Sardou, à la Porte-Saint-Martin, par M. Louis Ganderax. — Les livres d'étrennes. — Chronique de la quinzaine, histoire politique et littéraire. — Le mouvement financier de la quinzaine. — Bulletin bibliographique.

Revue du Monde latin.

Sommaire de la livraison de janvier 1888.

Bussy d'Amboise, par M. Léon Marlet, ancien élève de l'École des Chartes. — Un Amour Fatal, par M. L. de Vaultier. — Un pèlerinage au tombeau de Jean Népomucène, par M. J.-B. Vanel. — Les ballons dirigeables, par M. Alphonse Berget. — Variétés: La chanson de Noël, par M. Victor Balaguer (traduit du catalan par M. E. Contamine de Latour). — Nos livres d'étrennes, par un Bibliophile. — Courrier italien, par M. A. Roux. — Politique et diplomatie. — Bulletin mensuel, par M. le comte de Barral. — Le Courrier mondain, par Mme Berthe de Présilly. — Le monde financier, par M. X... — Théâtres, par M. A. de St-Georges. — Bibliographie. Bureaux: 44, rue de la Grange-Batelière, Paris.

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 » 4 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 ares ou 309 hectares 70 »

Mesures de poids.

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

Mesures de capacité.

Gallon	vaut 4 pintes ou 4 litres 54 centil.
Pinte	» 2 chopines ou 4 » 43 »
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: FOURSIN.

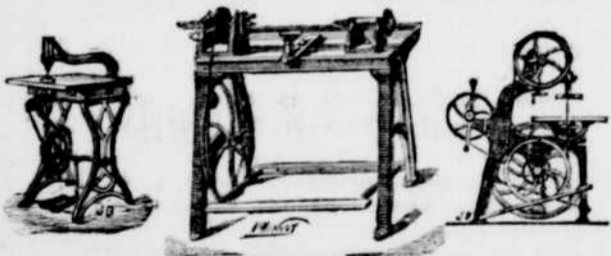
VERSAILLES. IMPRIMERIE CERF ET FILS, 59, RUE DUPLESSIS.

OUTILLAGE D'AMATEURS ET D'INDUSTRIE

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

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

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



TIERSOT

BREVETÉ EN FRANCE & A L'ÉTRANGER

Rue des Gravilliers, 16, Paris

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

Outils de toutes sortes pour Amateurs et Industriels.

M^{ME} M. MACÉ

PÉDICURE-MANICURE

Expérience et habileté reconnues

10, rue de Rome, 10

A PARIS

Se rend sur demande à domicile.

POUR LA TOILETTE

N'EMPLOYEZ QUE LE SAVON

Extra-Fin au Mugue

de la Marque Paris-Angers

Préparé par E. LÉVY, Chimiste

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

LE DEMANDER PARTOUT

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

BAINS DE MER

Plusieurs villas & appartements particuliers

meublés

A LOUER POUR LA SAISON DES BAINS

A SAINT-PAIR

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

Gare de Granville à 10 minutes.

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

BAINS DE MER

JOLIE VILLA

MEUBLÉE OU NON MEUBLÉE

à vendre ou à louer

à SAINT-BRIAC près DINARD

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

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

PRIX: 28,000 francs.

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

Bandagiste-Orthopédiste

FICHOT

Expert des Ministères de la Guerre et de la Marine

BANDAGES-ORTHOPÉDIQUES

Ceintures de Dames

Corsets orthopédiques légers

Bas pour varices

Matelas Garde-Robe pour recevoir matières ou injections

17, rue du Quatre-Septembre, PARIS

LA

GAZETTE DU CANADA

Contenant toutes les proclamations

ET AVIS OFFICIELS

Du Gouvernement du Canada

EST PUBLIÉE TOUTS LES SAMEDIS A OTTAWA

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

PRIX D'UN NUMÉRO: DIX CENTINS.

Ottawa, mars 1885.

B. CHAMBERLIN

I. R.

STATUTS DU CANADA

Les Statuts du Canada sont en vente au Bureau de l'Imprimeur de la Reine à Ottawa, de même que les actes fédéraux, séparément, depuis 1874.

Une liste des prix sera envoyée à toute personne qui la demandera.

POUR RECEVOIR FRANCO

A 19 cents le franc

Au Canada et aux États-Unis

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

A Sylva Clapin

23, rue d'Odessa, 23.

PARIS

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

Demandez le Catalogue. Franco sur demande

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



DOMINION LINE

PAQUEBOTS-POSTE ROYAUX ANGLO-CANADIENS

DE PARIS AU CANADA

(Via Liverpool) A GRANDE VITESSE

SAISON D'HIVER

GRANDE RÉDUCTION DE PRIX

Départs de Liverpool pour Halifax et Baltimore

COMME SUIT :

Vancouver.....	Judi	15	Décembre	1887.
Sarnia.....	"	29	"	"
Oregon.....	"	12	Janvier	1888.
Vancouver.....	"	26	"	"
Sarnia.....	"	9	Février	"
Oregon.....	"	23	"	"
Vancouver.....	"	8	Mars	"
Sarnia.....	"	22	"	"
Oregon.....	"	5	Avril	"
Vancouver.....	"	19	"	"

PRIX DE PASSAGE DE PARIS :

Première classe : 345 fr. à 555 fr.

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

2^e classe « intermédiaire »

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

MISSION DE BILLETS POUR TOUS LES POINTS DU CANADA

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

Il est alloué à chaque passager de 1^{re} classe 100 pieds cubes de bagages en franchise, et au passager de 2^e classe 100 pieds cubes.

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

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

Les salons ainsi que les cabines de première 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 de 10 ans et au-dessous, 20 kilos.

Il est expressément recommandé aux voyageurs de 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, rue Scribe). L'excédent de bagages peut être expédié par petite vitesse directement aux paquebots à Liverpool en transit, sans être ouverts en Angleterre, et remis à bord. Le voyageur de cette façon aura une grande économie et évitera les ennuis d'ouverture en Angleterre.

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

PITT ET SCOTT

(Agents généraux pour le continent)

Paris, 7, rue Scribe, Paris

Adresse Télégraphique "PITT." PARIS.

LE NORD-OUEST CANADIEN

ET LE

MANITOBA

Concessions gratuites

60,000,000 d'Hectares

DE TERRES A BLÉ

LES PLUS FERTILES DU MONDE

ET

20,000,000 d'hectares

EN PRAIRIES

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

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

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

Climat très salubre.

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

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

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

Et à M. HECTOR FABRE

COMMISSAIRE-GÉNÉRAL DU CANADA

10, rue de Rome

PARIS

LIGNE ALLAN

Paquebots-Poste Canadiens

ENTRE LA FRANCE ET LE CANADA

Service d'Hiver

Dates des départs de Liverpool pour Halifax et Portland

Sardinian.....	jeudi	10	novembre	1887
Parisian.....	"	24	"	"
Polynesian.....	"	8	décembre	"
Sardinian.....	"	22	"	"
Circassian.....	"	5	janvier	1888
Polynesian.....	"	19	"	"
Sardinian.....	"	2	février	"
Circassian.....	"	16	"	"
Polynesian.....	"	1 ^{er}	mars	"
Parisian.....	"	15	"	"
Polynesian.....	"	29	"	"
Sardinian.....	"	12	avril	"

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

Assyrian.....	mardi	22	novembre	1887
Peruvian.....	"	6	décembre	"
Nova Scotian.....	"	20	"	"
Assyrian.....	"	3	janvier	1888

PRIX DES PASSAGES EN PREMIÈRE CLASSE

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

Les passagers de première classe jouissent du même salon et de la même table. La position de la cabine seule diffère.

2^e classe dite intermédiaire

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

3^e classe Émigrants -

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

DE GRÉ A GRÉ

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

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

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

ALEX. HUNTER

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

MINISTÈRE DES POSTES DU CANADA

Ottawa, 12 novembre 1884.

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

J. CARLING,
Maître de postes général.

LA NOUVELLE REVUE

Politique, Économique, Scientifique et Littéraire

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

AVEC LA

COLLABORATION DES PREMIERS ÉCRIVAINS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

PARIS — 23, boulevard Poissonnière, 23 — PARIS

REVUE FRANÇAISE DE L'ÉTRANGER ET DES COLONIES

Paraît le 1^{er} de chaque mois

20, RUE BERGÈRE, PARIS

LE GAULOIS

LE PLUS COMPLET ET LE MIEUX INFORMÉ
DES JOURNAUX DE PARIS

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

Bureaux à Paris, 9, Boulevard des Italiens.

BOURGOUIN, DUCHESNEAU & C^{IE}

NOUVEAUTÉS ET MERCERIE (Small Ware)

IMPORTATEURS

321, 323, 325, rue Saint-Paul

MONTREAL

L'EXPANSION COLONIALE

Moniteur des Colons français

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

ADMINISTRATION ET RÉDACTION DU JOURNAL :

PARIS, 68, Boulevard Voltaire, PARIS

FABRE & GRAVEL

LIBRAIRES

Rue Notre-Dame, — MONTREAL

Maisons Recommandées

CAFÉS-RESTAURANTS

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

CHEMISES, GANTS, CRAVATES

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

HABILLEMENTS POUR HOMMES

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

LEÇONS DE FRANÇAIS ET ANGLAIS

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

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

CONCESSIONS GRATUITES DE TERRES AU CANADA

65 hectares au Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest
40 à 55 hectares dans les autres provinces

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

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

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

NOUVELLES

SOIRÉES CANADIENNES

RECUEIL DE LITTÉRATURE NATIONALE

REVUE LITTÉRAIRE

Paraissant par livraisons mensuelles de 48 pages

ABONNEMENT : 10 FRANCS PAR AN

PAYABLES D'AVANCE

S'adresser à M. EMILE GIROUARD

Administrateur du PARIS-CANADA

10, rue de Rome, 10

PARIS

Directeur : M. Louis H. TACHE

DÉPARTEMENT 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, tonnerie, etc.

NOTA. — Envoi de l'album (dernière édition) en langue française, anglaise, allemande, italienne, espagnole, russe ou polonaise (200 022) contre 5 fr. en timbres-poste français ou étrangers. Envoi franco de prix-courant (dernière édition) en langue française, anglaise, italienne, russe, allemande, espagnole, polonaise, hollandaise, 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

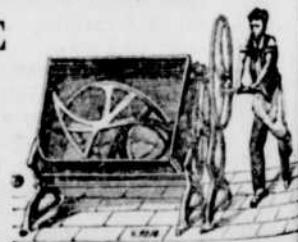
ENVOI GRATIS DE LA NOTICE DÉTAILLÉE

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