

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, 76, Boulevard Haussmann, Paris.

CANADA

PRIX DU NUMÉRO :
5 Centimes

ABONNEMENTS :
Un an, \$ 2.50

S. MARGOTTE, AGENT GÉNÉRAL, QUÉBEC

SOMMAIRE.

Revue. — Notes diverses. — Une révolution dans le commerce du monde : Nouvelle ligne interocéanique canadienne. — Les patriarches canadiens. — Informations. — La pétition d'un ancien Canadien. — Sur le Pacifique canadien. Relation de voyage par lady Macdonald (suite). — Bibliographie.

REVUE

Aujourd'hui qu'on s'occupe davantage du Canada en France, qu'on le connaît mieux, il serait injuste d'oublier les écrivains qui les premiers ont attiré sur nous l'attention du public français. Ils ont droit à une place à part dans nos souvenirs. En un temps où les colonies n'étaient pas à la mode et où le regard de la France ne portait pas au-delà de ses rivages, ils ont cherché à l'intéresser à notre sort : C'est à eux, qu'en grande partie, on doit ce retour de l'opinion vers le passé colonial et, en particulier, vers nous.

Avant la conquête, on a beaucoup écrit sur le Canada. Ceux qui visitaient les bords du Saint-Laurent ne se faisaient pas faute, soit durant leur séjour là-bas, soit à leur retour, de raconter leurs impressions. Cette littérature, s'il lui manque un chef-d'œuvre pour percer l'indifférence de la postérité, n'est point pour cela à dédaigner. Elle est pleine de saveur et de variété.

Après 1763, le silence se fait et bientôt toutes les relations cessent entre les deux pays. La France et les Français sont occupés à bien autre chose qu'à songer à une colonie perdue et à des colons sacrifiés.

La Révolution et les guerres de l'Empire faisaient diversion, une diversion formidable, aux préoccupations coloniales qui n'avaient jamais eu d'ailleurs grande prise sur l'esprit public. Lorsque revinrent des temps plus calmes, le Canada avait tout à fait disparu de l'horizon. Ce n'est que beaucoup plus tard que des écrivains voyageurs, que nous serions tentés de qualifier de hardis, pénétrèrent chez nous et consacrèrent quelques pages à raconter ce qu'ils y avaient vu. Deux de ces écrivains nous sont restés particulièrement chers : Ampère et Marmier. Ils se

suivirent de près, et il y avait entre eux plus d'un trait de ressemblance. Tous deux, grands voyageurs, ayant des amis et des admirateurs un peu partout, comptant parmi leurs obligés plus d'un pays qu'ils ont retrouvé et replacé dans la géographie des gens du monde ; esprits ouverts, généreux, sensibles à tout ce qui est Français, courant le monde pour leur plaisir, pour le nôtre, mais aussi et surtout pour y réveiller, alors qu'on n'en sentait pas encore tout le prix, des échos sympathiques à la France. M. Marmier est resté au milieu de tous ces explorateurs qui partent de tous côtés, aujourd'hui, à la recherche d'une colonie nouvelle, le type de ces voyageurs aimables, qui ne songeaient pas à conquérir le Tonkin, ni même les Nouvelles-Hébrides, mais uniquement à faire aimer, au loin, la France, uniquement à plaire pour elle.

Plus tard, deux écrivains se sont particulièrement attachés à étudier le Canada, M. Rameau et M. Henri de Lamothe. Leurs ouvrages de caractère différent, en réalité se complètent. Il est arrivé à M. Rameau une aventure extraordinaire et qui est l'indice d'un mérite rare. Il a écrit son livre, la *France aux Colonies*, avant d'aller au Canada, d'enthousiasme ; puis, son siège fait, il a été vérifier sur place s'il ne s'était pas en quelques points trompé. Il a eu la consolation d'apprendre qu'en toutes choses il avait vu juste, et le plaisir de ne rencontrer que des incrédules lorsqu'il assurait n'avoir pas déjà *incognito* visité le pays qu'il connaissait si bien. Il apportait au Canada absolument le livre qu'il en aurait pu rapporter après des années de séjour. Son esprit, saisi par ce spectacle d'un petit peuple conservant sa nationalité et continuant à se développer sous un régime étranger avec une force irrésistible, en avait tracé un large et vivant tableau qui n'excédait en rien la réalité.

Dans son livre, *Cinq mois chez les Français d'Amérique*, M. Henri de Lamothe s'est montré observateur judicieux, écrivain élégant. Pas une fausse note, pas un trait inexact dans ce récit de voyage rapide, animé, dont l'intérêt se soutient de la première page à la dernière, que le Canadien lit sans

crainte de voir aucun de ses sentiments blessé, et qui reflète son image avec une fidélité parfaite.

Dans ses ouvrages qui ont réconcilié les esprits les plus récalcitrants avec la géographie, M. Onésime Reclus a donné du Canada des descriptions auxquelles il n'y a rien à ajouter, ni à retrancher. L'ampleur et le pittoresque des tableaux en mettent en pleine valeur la rigoureuse exactitude. Personne n'a plus fait que M. Reclus pour familiariser le public français avec les données essentielles sur notre pays, en même temps que pour lui donner l'impression puissante et vive de ce qu'il est et de ce qu'il deviendra.

Tous ceux qui s'occupent de l'histoire du Canada reconnaissent en M. Pierre Margry, le véritable explorateur du domaine historique qui s'étend de la découverte à la conquête. Ses recherches ont pénétré partout. L'avenir lui devra de connaître à fond le passé.

M. de Molinari, qui occupe dans le monde économique une si haute situation et dont les écrits joignent aux qualités les plus substantielles les agréments du style et d'une bonhomie pleine de finesse, n'a pas publié moins de trois ouvrages sur le Canada, sans se répéter et en montrant à chaque récurrence des aspects nouveaux et intéressants de la question canadienne. Le régime protectionniste qui règne chez nous, avait bien d'abord piqué au vif sa foi libre-échangiste ; mais en homme d'esprit, il s'est remis de cette secousse et ce n'est plus que pour la forme qu'il proteste contre les erreurs économiques qui d'Amérique menacent de gagner l'Europe. Il est tenté d'absoudre notre tarif à cause de la bonne foi qui nous l'a inspiré. Dans tous les cas, il oublie en nous entendant crier *Vive la France*, que nous péchons tous les jours contre l'école dont il est un des maîtres les plus autorisés et les moins intolérants.

Ce sont là quelques-uns des pionniers de l'idée canadienne en France, les précurseurs du mouvement de rapprochement que nous voyons s'accroître chaque jour davantage entre les deux pays. Maintenant et à la

suite, les excellents écrits ne manquent pas, et le Canada a pris définitivement place dans la publicité courante.

NOTES DIVERSES

Inscrits à l'agence du Gouvernement du Canada, 76, boulevard Haussmann :

M. l'abbé Ch. Boucher Fond du Lac, Wis. U. S. Hôtel Dominici.

M. Joseph Baudry, Montréal, hôtel Fénélon.

M. Ph. Hébert, id. id.

M. Emile Lacas, id. id.

M. L. Larose, id. id.

M. A. Dechêne, Québec, Grand-Hôtel.

Le Cardinal Taschereau qui est attendu à Paris le 22, s'embarquera le 26 sur *La Gascogne*, accompagné de son secrétaire l'abbé Marois et de l'abbé H. R. Casgrain.

Le vicomte de Saint Exupéry et M. Genty de La Borderie, représentants d'un groupe de propriétaires français, partiront du Havre, samedi, par la voie de New-York, se rendant directement à Winnipeg. Ils vont étudier sur place les conditions d'une exploitation agricole projetée par ce groupe dans le Manitoba.

Nous avons eu hier la vive satisfaction de recevoir la visite du R. P. D. Jean-Marie, abbé de Bellefontaine de l'ordre de Cîteaux, avec lequel nous sommes depuis longtemps en relations au sujet du Canada. On sait le grand intérêt que l'éminent religieux porte à notre pays. Nos vœux les plus sincères l'accompagnent dans son nouveau voyage.

Voici dans quels termes le *Gaulois* annonce ce départ :

Le Rév. abbé mitré des Trappistes de Bellefontaine, en Anjou, a traversé Paris hier se rendant au Havre pour y prendre demain la mer. Il visitera les deux monastères de son obédience qui se sont récemment fondés en Amérique, étendant la-bas l'influence du nom français.

L'une de ces Trappes, fille de la Trappe française, s'est établie dans la Nouvelle-Ecosse, l'une des provinces du Canada; l'autre à quelques lieues de Montréal. Cette dernière, composée de moines de langue française, compte déjà un grand nombre de trappistes agriculteurs, qui donnent la-bas l'exemple respecté du travail en commun.

L'abbé J. B. A. Cousineau, missionnaire apostolique, curé de Sainte-Agnès-du-Lac-Mégantic, prend passage samedi prochain sur *La Bretagne*, avec deux familles angevines qui vont s'établir comme colons dans sa paroisse. Ces deux familles du nom de Gentilhomme et Hervé se composent ensemble de quinze personnes; elles se proposent de se livrer à la culture du chanvre.

Une dépêche de Londres annonce que le ministère de la guerre a acheté au Canada 3,000 chevaux pour l'artillerie anglaise.

La première livraison aura lieu dans le courant d'avril.

Dans un remarquable article que publie la *Revue de la marine marchande*, M. le capitaine Muller énumère les raisons qui font de l'établissement d'une ligne directe de steamers, la condition indispensable des relations de commerce entre la France et le Canada.

Il termine ainsi :

Notre opinion est donc qu'une ligne directe entre la France et le Canada aurait aujourd'hui beaucoup plus de chances de réussite qu'il y a deux ans, par la raison que le chemin de fer du Pacifique canadien lui offrirait des frets plus considérables, à l'aller comme au retour, une partie des marchandises expédiées jusqu'à ce jour par la voie de New-York étant appelée à passer désormais par la nouvelle route du transcontinental canadien.

Il s'est construit plus de maisons à Montréal l'an dernier, qu'en aucune autre année. Le nombre

des nouvelles constructions s'élève à près de 600, tandis qu'il n'était que de 249 en 1885; leur valeur est de \$2,000,000, contre \$1,728,945, en 1885. C'est dans les quartiers Saint-Antoine et Sainte-Marie que les maisons neuves sont le plus nombreuses.

UNE RÉVOLUTION DANS LE COMMERCE DU MONDE

NOUVELLE LIGNE INTEROCÉANIQUE CANADIENNE

Les lecteurs du *Paris-Canada* ne liront pas sans un vif intérêt l'article ci-après, que nous avons extrait du *Nouvel-iste de Rouen*, un des journaux de France où la cause franco-canadienne est le plus en faveur :

Un événement considérable dans l'ordre économique achève de s'accomplir; désormais, l'Angleterre se rattache à l'Extrême-Orient par une voie aussi directe que possible, construite tout entière à travers sa colonie du Canada. C'est toute une révolution, dont notre commerce et les touristes français ne peuvent que profiter, et sur laquelle nous appelons leur attention. Déjà, les Etats-Unis en ont ressenti les effets. Jusqu'ici, leurs échanges avec l'Extrême-Orient s'effectuaient par leurs propres steamers; San-Francisco avait le monopole de leur transport; et New-York le monopole de leur entrepôt, par deux voies ferrées, le *Railway Pacific Central* et le *railway Pacific Nord*, aboutissant, l'un et l'autre, à la métropole de l'Union d'un bout, et à San-Francisco de l'autre bout. Il semble qu'il ne vait plus en être ainsi désormais. En effet, voilà qu'en peu d'années le Canada a mené à bonne fin une œuvre que l'on aurait bien pu croire impossible: cette jeune et vaillante nation n'a pas reculé devant la construction, à travers son immense territoire, d'un chemin de fer de plus de douze cents lieues, partant d'Alifax sur l'océan Atlantique et, venant aboutir, sans solution de continuité, à Vancouver sur l'océan Pacifique. Ce chemin à peine achevé, ils ont créé sur le Pacifique, avec Vancouver pour point de départ, une ligne de steamers rapides destinée à assurer à leur immense railway une grande partie du trafic de l'Extrême-Orient avec l'Amérique et l'Europe. Et afin d'attirer à eux ce trafic, aux dépens de San-Francisco et des deux grands *Pacific railways* américains, les Canadiens ont fait ce que l'on excelle à faire en Amérique, ils ont établi des prix qui défient toute concurrence, si bien qu'on a été surpris à New-York d'y voir arriver, par les nouvelles voies, de riches et nombreuses cargaisons de produits de l'Extrême-Orient, des cargaisons de thé, notamment, voiturées à un prix si bas, que le thé ne s'est trouvé grevé que de six centimes seulement la livre, pour son transport de la Chine à New-York.

C'est que l'avantage est grand pour les nouveaux steamers canadiens.

D'abord, il y a au profit de ces steamers, partant de Vancouver, une différence de près de six cents milles (1) de parcours, ce

1) Le mille marin anglais, dont il s'agit ici, équivaut à 1,852 mètres de nos mesures françaises. De San-Francisco au Japon, il y a 4880 milles, et de Vancouver 4,334 milles seulement.

qui, à vitesse égale, leur donne une très-forte avance sur leurs concurrents américains de San-Francisco. Ensuite, les steamers de San-Francisco ont à payer fort cher leur charbon, parce qu'il leur vient d'Angleterre ou de mines existant près de Vancouver, tandis que la ligne canadienne a ce charbon à pied d'œuvre. Enfin, le Canada subventionne son railway interocéanique et ses steamers de la nouvelle ligne du Pacifique, ce que ne fait pas l'Union pour les siens.

A la vue de ces premiers résultats, fort inattendus, la ville de New-York s'est émue et un journal a écrit ceci : « Cette nouvelle création va produire une révolution; New-York, qui avait le monopole de cette partie de notre commerce extérieur, va en être déshéritée au profit de Chicago et d'autres villes de l'Union situées plus à proximité du nouveau railway et de la nouvelle ligne maritime canadienne. Notre *Pacific Nord* pourra difficilement établir une ligne de steamers rivale, n'ayant, lui, aucune subvention pour le transport des malles. »

Si le railway interocéanique canadien et les steamers pacifiques canadiens sont une « révolution » pour le commerce des Etats-Unis, à bien plus forte raison vont-ils révolutionner le commerce de l'Angleterre. Mais les Anglais ne voient pas la chose d'un mauvais œil; bien loin de là; ce sont, en effet, leurs capitaux qui ont été le principal instrument de cette œuvre gigantesque; ce sont les hauts fonctionnaires du gouvernement canadien, Anglais la plupart, qui en ont conçu l'idée, et qui en ont pressé l'exécution, et avant tout, c'est un des gendres de S. M. l'impératrice Victoria, le marquis de Lorne, pendant qu'il était gouverneur du Canada, et sir John Macdonald, depuis longtemps à la tête du ministère à Ottawa, qui, pour se retirer des affaires, semble avoir attendu l'achèvement de l'œuvre à laquelle il avait puissamment contribué.

Les Anglais avaient, à l'avance, aperçu les avantages qu'ils en doivent retirer : marine, commerce, politique, stratégie, tout, chez eux, y trouve son compte.

Avantages maritimes et commerciaux : Cette ligne nouvelle, qui va tout droit à l'extrême-Orient, et les fait arriver, du premier coup, au Japon, leur épargne 15 jours de navigation sur les 52 jours qu'il leur faut par Suez; 37 jours au lieu de 52, qui se répartissent ainsi :

De Liverpool à Halifax, 9 jours de mer; d'Halifax à Vancouver, 8 jours de terre, en ce compris le temps de débarquement et de réembarquement; de Vancouver au Japon, 20 jours de mer.

Quel avantage, pour les Anglais, toujours en route, avec leurs femmes, leurs enfants et toute leur famille! 29 jours de mer seulement, au lieu de 52 jours, 29 jours coupés par un transport en chemin de fer, c'est-à-dire par un repos relatif. Et ce voyage de 37 jours, il s'effectue sous un climat égal et tempéré, en grande partie sur l'océan Pacifique, calme comme l'indique son nom, sans les horribles tempêtes du

voyage par Suez; sans les écueils et les naufrages de la mer Rouge; sans ses chaleurs torrides, sans les terribles cyclones des mers de l'Asie!

Désormais, une grande partie des voyageurs et du trafic de l'Angleterre va échapper à Suez, notamment les soieries de la Chine et du Japon; notamment leurs thés qui, en 1884, se sont élevés à l'énorme quantité de deux cent treize millions de livres. C'est par là que passeront, de plus en plus, les deux cent millions de mètres de cotonnade que l'Angleterre envoie chaque année en Chine, et les cent autres millions de mètres de même marchandise qu'elle envoie à Java, et les cent autres millions qui vont aux Philippines, etc., etc., les produits du grand commerce de l'Angleterre vont s'habituer à cette nouvelle voie, plus prompte, plus économique et plus sûre.

Dans tout cela, il y a bien des avantages qui nous paraissent communs avec les Anglais, et dont il ne tient qu'à nous de profiter.

Au point de vue stratégique, (mais ce point de vue, malheureusement, nous est étranger) les calculs des Anglais n'ont pas été moins exacts: « Les directeurs du chemin de fer du Pacifique-Canadien, écrit le *Paris-Canada* dans son numéro du 20 janvier, ont été informés que 12 canons de 80 tonnes pour la défense de Victoria, forteresse située sur l'océan Pacifique, près de Vancouver, sont actuellement en construction à Woowich, et qu'ils seront prêts à être transportés sur cette voie au mois d'avril. La compagnie fait, en conséquence, construire d'après les dessins qui lui ont été envoyés d'Angleterre, des wagons spéciaux pour le transport de ces énormes engins. Le navire qui les transportera aura, aussi, à son bord une grande quantité de matériel de guerre pour la même destination. »

C'est à la vue de cette redoutable forteresse, qui va devenir une défense formidable pour le point *terminus* du nouveau railway sur le Pacifique, comme la forteresse d'Halifax est, déjà, une défense formidable de son point *terminus* sur l'Atlantique, que le patriotisme de sir Charles Tupper, haut commissaire du Canada à Londres, a pu, en toute vérité, écrire ceci sur un ton de triomphe:

« Le Canada vient de dépenser 500 millions à construire une voie ferrée gigantesque interocéanique, *tout entière sur son territoire* et qui compte 4,000 milles, depuis Halifax jusqu'à Vancouver. Ce chemin de fer, non seulement ouvre une étendue de pays de 200 millions d'acres de terres, les plus fertiles du monde pour la culture du blé, mais il forme une grande route ferrée impériale dont le maintien de l'influence de l'Angleterre en Chine, au Japon, aux Indes et en Australie peut dépendre un jour ou l'autre. *Eût-on dépensé ces cinq cent millions en fortifications, en navires et en canons, on n'aurait jamais donné tant de force à la puissance anglaise, qu'on ne l'a fait par la construction de ce chemin!* »

Vérité évidente, qui prouve combien des travaux faits avant tout, en vue de son com-

merce et de son industrie, peuvent servir aussi à la force et à la respectabilité d'un pays.

Qu'importe, désormais, à l'Angleterre, au point de vue stratégique, la neutralité du canal de Suez! qu'importe, même, son obstruction! que lui importe la neutralité du canal de Panama, le jour où il serait livré à la navigation! L'Angleterre possède désormais, chez elle, une voie aussi rapide qu'infaillible, dont elle peut, en temps de guerre, faire un usage exclusif, de manière à décupler, dans cette vaste partie du monde ses moyens d'action!

O'REILLY,

Conseiller honoraire à la cour de Rouen.

LES PATRIARCHES CANADIENS

Je causais, un jour, avec un jeune Belge très distingué, arrivé en touriste dans le pays et visitant Saint-Thomas, en quête d'aventures de chasse et de pêche. La conversation étant fortuitement tombée sur les statistiques de la province de Québec, je me mis à donner à mon interlocuteur des chiffres si saisissants sur la prodigieuse fécondité de la race canadienne-française et sur les remarquables exemples de longévité qu'accusent tous nos recensements, qu'il m'interrompit, tout étonné, pour me dire d'un ton moitié sérieux, moitié badin:

— Mais dites donc! il doit y avoir quelque part, dans votre beau Canada, une fontaine de Jouvence, car je ne puis m'expliquer autrement l'incroyable proportion de vos septuagénaires, de vos octogénaires et de vos nonagénaires. Et bien, mais moi aussi, je veux entendre sonner mes quatre-vingt-dix ans; vite, bien vite, conduisez-moi à votre merveilleuse fontaine, que je m'y plonge.

— Ma foi, mon cher monsieur, repris-je sur le même ton badin, vous ne pouviez mieux vous adresser, car la fontaine est ici même, à Saint-Thomas. Ici on nonante aussi lestement qu'on nonante au piquet et, si vous en doutez, vous n'avez qu'à venir feuilleter avec moi les registres de notre paroisse.

Il y a de cela dix ans que je donnais ainsi, avec un petit grain d'orgueil, ce bon point à ma bien aimée paroisse natale. Depuis lors nos registres ne m'ont pas démenti: Saint-Thomas de Montmagny est encore aujourd'hui, j'ose l'affirmer, le petit coin de terre de la province de Québec, où, toute mesure gardée, on coudoie le plus de patriarches des deux sexes.

Saint-Thomas compte à l'heure qu'il est, une population d'environ 776 familles qui forment un total d'environ 4,650 âmes. Eh bien, d'après un relevé aussi exact que possible que je viens de faire avec le bienveillant concours de mon obligé curé, qui, lui aussi est fier de sa paroisse, notre vieille garde compte, dans ce petit corps d'armée, un effectif de pas moins de cinquante-cinq octogénaires et nonagénaires. Ce qui donne l'énorme proportion d'un octogénaire par quatorze familles.

Et la fontaine de Jouvence qui produit ces étonnants résultats, voici en quoi elle consiste:

Primo. — Notre population est d'une

moralité exceptionnelle, et l'abus des boissons alcooliques, qui fait tant de ravages ailleurs, reste ici dans des limites remarquablement restreintes;

Secundo. — La paroisse de Saint-Thomas est une des localités les mieux et les plus régulièrement irriguées de la province. Baignée sur un parcours de neuf milles par les eaux vivifiantes du grand fleuve, elle est, en outre, arrosée dans toute sa longueur par deux superbes rivières, la Rivière du Sud et le Bras Saint-Nicholas, et par une foule d'autres jolis cours d'eau de moindre importance, tels que la rivière à la Caille, la rivière des Perdrix, la rivière des Vases, la rivière à Paul, etc., etc.

Je n'ai pas consulté la faculté, mais je ne crois pas m'exposer à être contredit en affirmant, positivement, que c'est là tout le secret de la robuste santé dont jouit, en général, notre population.

Un loustic de mes amis, à qui je communiquais les chiffres et observations ci-dessus, ajoutait en manière de commentaires: « Pour sûr, dans de pareilles conditions, tous nos gens ne feraient qu'un jeu d'attraper la centaine, s'ils ne commettaient pas l'imprudence de tant s'échauffer la bile en temps d'élection. »

Et j'en ai pas dit non.

Sur ce, permettez-moi de présenter nominativement à vos lecteurs, notre vénérable régiment de patriarches:

Veuve Philippe Fortin.	80 ans.
Eliza Bernatchez.	80
Emerance Boulet.	80
Joseph Gasson.	80
Hubert Fournier.	80
Veuve Jacques Proulx.	80
Veuve Marcel Gendron.	80
Veuve Edouard Joncas.	80
Basilis Clavel.	80
Veuve Alexis Jacques.	80
Veuve J. Bte. Gagné.	80
Veuve Chs. de Lignis.	80
Veuve F. X. de Biois.	81
Prudent Gendreau.	81
Joseph Fournier.	81
Joseph Lamonde (Couture).	81
Joseph Fiset.	81
Veuve Pierre Gagné.	81
Marguerite Dion (Yon).	81
Marie Marticotte.	81
Benjamin Blais.	81
Joseph Clavel.	81
Veuve Alex. Bouchard.	82
J. Bte. Lacroix.	82
Bibiane Thibault.	82
François Boulet.	82
J. Bte. Morin.	82
Veuve J. Bte. Bernatchez.	82
Paschal Boulanger.	82
Veuve Louis Thibault.	82
Fabien Beaumont.	82
Paul Gendreau.	82
Veuve Jean Joncas.	83
Prudent Tétu.	83
Alexis Després.	83
François Métivier.	84
Marcel Bernier.	84
Frédéric Talbot.	85
Veuve J. Bte. Thibault.	85
Joseph Cadrin.	85
Edouard Casault.	85
Emerance Gaulin.	85
Veuve J. B. Patry.	85
Joseph Létourneau.	86
Charles Proulx.	86
Germain Labonté (Polette).	86
Veuve Paschal Proulx.	86
Veuve Abraham Métivier.	86
François Talbot.	86
Antoine Guilmet.	87
Veuve Augustin Ouellette.	90
Jacques Fournier.	90
Pierre Fournier.	92
Charles Laberge.	92
J. Bte. Thibault.	96
Total.	4580 ans.

Parmi ces cinquante-cinq patriarches, il en est plusieurs qui ne sont pas nés ici, et, ne pouvant, en conséquence, vérifier leur

âge par la référence aux registres, j'ai dû prendre les chiffres qu'ils avaient donnés eux-mêmes lors d'un recensement fait en 1884 par M. le curé Rousseau. Je dois ajouter, de plus, qu'il en est quelques-uns qui n'ont pas encore tout à fait l'âge que je leur donne en marge, mais ils y arriveront dans le cours de 1887.

Je termine par quelques petits détails qui ne manquent pas d'intérêt.

Le doyen des cinquante-cinq, le père J.-Bte Thibault, est un vert vieillard ayant encore bon pied, bon œil, et, en plus, un estomac d'autruche. Il y a six ou sept ans, en compagnie de M. Prudent Têtu, qui figure lui aussi au tableau d'honneur que je viens d'établir, le père Thibault se paya une partie de chasse aux îles. Les deux amis, faisant la barbe aux jeunes chasseurs, rentrèrent au logis avec chacun une outarde.

Dans la liste, il y a trois ménages d'octogénaires au complet. Ce sont : Edouard Casault et Emerance Boulet; Paschal Boulanger et Emérance Gaulin; Antoine Guillemet et Josephte Cadrin.

Il y a, à Saint-Thomas, un autre couple que je n'ai pas inclus dans la liste pour la raison que les deux conjoints n'atteindront tous deux leurs quatre-vingts ans que l'année prochaine : Pierre Côté et Delphine Clavet. Si j'en fais, néanmoins, une mention spéciale, c'est que l'été dernier, lors d'une tournée d'inspection dans le nouvel établissement de Notre-Dame du Rosaire, j'ai rencontré le père Pierre Côté faisant en amateur, à l'âge de 78 ans, sur un lot isolé, le rude métier de défricheur, et, cela, uniquement en vue d'assurer l'avenir des enfants de son petit-fils.

Conclusion pratique :

A Saint-Thomas habiteras, afin de vivre longtemps.

EUG. RENAULT.

Montmagny, 5 février 1887.

INFORMATIONS

Commerce de Montréal. — La valeur des marchandises entrées pour la consommation pendant les mois de :

Janvier 1887 a été de \$ 2,528,735

— 1886 — 2,104,335

Augmentation en 1887: \$ 424,400

Voici l'indication de quelques-uns des principaux articles :

	1886	1887
Ale, Bière et Porter.....S	866	4,229
Cotons et articles en coton....	284,965	308,365
Articles de fantaisie.....	43,502	121,789
Verrerie.....	13,975	11,007
Chapeaux.....	65,585	92,028
Fer et articles en fer.....	105,493	129,061
Bijouteries, montres, etc.....	12,654	48,868
Bottes et souliers.....	3,355	2,181
Cuir et articles en cuir.....	53,735	39,212
Orgues.....	50	
Pianos.....	5,760	10,079
Pétrole.....	4,744	3,532
Huiles.....	41,213	9,191
Viandes salées.....	2,337	1,531
Soies et articles en soie.....	69,888	124,235
Liqueurs et spiritueux.....	16,335	15,444
Vins.....	15,124	17,361
Sucres.....	228,061	234,699
Mélasses.....	12,940	5,532
Cigares.....	41,568	41,511
Tabac manufacturé.....	870	4,034
Lainages.....	272,804	460,044
Fruits secs.....	18,584	46,304
Papier et articles en papier...	23,068	49,050
Articles entrant en franchise..	399,056	344,347

Un mouvement d'opinion paraît se former parmi les hommes d'affaires, en faveur de la création dans la province de Québec, de tribunaux de commerce dont la constitution serait empruntée aux tribunaux de commerce français. Le *Moniteur du commerce*, de Montréal, fait ressortir les avantages de ces tribunaux spéciaux et les excellents résultats qu'ils ont obtenus en France.

Les deux chefs sauvages Gros-Ours et Gros-Ventre emprisonnés à la Montagne de Pierre, à la suite des troubles du Nord-Ouest, viennent d'être remis en liberté et ont été dirigés sur Battleford.

Il est tombé beaucoup de neige à Toronto cet hiver. On a mesuré à l'Observatoire 57 pouces, soit 15 pouces et demi de plus que la moyenne ordinaire.

La pétition d'un ancien Canadien.

Nous lisons dans le *Journal officiel* :

Pétition n° 608 déposée par M. Cantagrel, député de la Seine. — Le sieur Prévost, à Paris, s'adresse à la Chambre pour obtenir un secours.

Motifs de la commission. — M. Prévost, ancien avocat, âgé de quatre-vingt-dix ans, qui a été dix ans, de 1830 à 1840, professeur au collège de Saint-Jean-d'Angely, qu'il n'a quitté qu'en obtenant un congé, et quatre ans, de 1844 à 1848, juge de paix dans la même ville, demande qu'il lui soit alloué un secours annuel, soit à ces deux titres, soit comme ancien Canadien.

La commission remarque que, si M. Prévost n'a pas été maintenu au poste de juge de paix, cela peut tenir sans doute à ce que le Gouvernement ne fut pas content de son service; mais elle rappelle qu'à ce moment troublé (1848) beaucoup de juges de paix furent remerciés qui ne méritaient pas de l'être.

A ces divers égards, elle s'en rapporte à ce que pourra décider le Gouvernement après un nouvel et mûr examen.

Comme Canadien, M. Prévost semble être dans une situation plus favorable si son récit est exact, et il porte toutes les marques de la sincérité; il aurait, comme descendant des Canadiens, un droit à une pension qu'il aurait touchée jusqu'en 1877, époque à laquelle, par une erreur ou par une disposition administrative dont il ne peut donner le motif, il fut confondu, — lui, seul Canadien survivant dès lors, — dans la liste des colons de Saint-Domingue.

Mais tandis que la pension des Canadiens devait suivre le dernier survivant, celle des colons de Saint-Domingue avait un terme fixe, et elle l'avait atteint.

Le pétitionnaire aurait donc été victime d'une erreur ou d'une disposition non motivée et abusive.

Ce serait donc à bon droit qu'il réclame la pension qui lui a été indûment supprimée.

La commission appelle sur ce malheureux vieillard aveugle, chargé d'un fils impotent, toute la bienveillante sollicitude du Gouvernement, auquel elle renvoie la présente pétition, ne sachant pas bien quel ministère cela peut concerner spécialement aujourd'hui. — (Renvoi au président du conseil.)

SUR LE PACIFIQUE CANADIEN

RELATION DE VOYAGE par LADY MACDONALD

(Suite.)

PORT-ARTHUR ET WINNIPEG.

Le temps me manque pour parler longuement de Port-Arthur, une jolie petite ville sur la baie du Tonnerre qui est le point extrême de la navigation dans les eaux canadiennes du lac Supérieur. Port-Arthur est le point de concentration d'un district ex-

trêmement riche en dépôts métallifères et qui promet de devenir, en peu de temps, un centre d'affaires considérable.

On exploite, dès maintenant, une grande variété de mines : or, argent, cuivre, plomb, fer; des gisements de calcaires et de grès. On nous informe que le gouvernement d'Ontario a offert pour 8 shélings l'acre (10 francs), les terres où sont enfouies tant de trésors. Cette information me fit interrompre un peu abruptement le « Chef » qui conversait gravement avec un cercle de visiteurs, pour lui proposer de nous faire tous mineurs à l'instant. Mais il parut préférer rester premier ministre.

La vue est splendide à mesure que nous nous éloignons de Port-Arthur dans notre « spécial », et que nous embrassons l'ensemble de la baie et l'immense étendue du lac qui se confond avec l'horizon. Trois superbes promontoires dominent le pays environnant. Le cap du Tonnerre, de 500 mètres de hauteur, est le plus imposant.

A l'horizon, nous apercevons *Silver-Islet*, que l'on assure être l'un des plus riches dépôts argentifères du monde entier, mais offrant, paraît-il, des difficultés d'exploitation assez sérieuses, car les veines métalliques s'étendent sous les eaux du lac et dès que les mineurs tentent de pénétrer dans les galeries, l'eau les y poursuit sans merci.

Pendant la nuit, nous laissons derrière nous la grande province d'Ontario et entrons dans la province de Manitoba. Le matin, de bonne heure, nous arrivons à Winnipeg, sa capitale, une ville toute neuve, active, affairée, très belle déjà, et qui surgit brusquement des verdoyantes prairies qui l'entourent. Elle est déjà inondée de lumière sous le splendide soleil des grandes plaines de l'ouest. Nous entrons en gare au milieu de bruyants vivats et applaudissements. C'est la première visite du « Chef » dans ces lointains parages et tous les partis politiques se sont réunis pour lui souhaiter la bienvenue. Dès qu'il sort sur la plate-forme du wagon pour dire quelques mots à la foule, il ne découvre que des sourires sympathiques dans cette mer de figures amies. Alors commence un interminable échange de poignées de mains et de salutations amicales, puis nous nous dirigeons vers le palais du gouvernement où nous recevons de nouveau le plus cordial accueil.

Winnipeg, qui n'a réellement que seize ans d'existence, peut, à bon droit, s'appeler une ville prodige.

Elle a marché au pas de course dans sa carrière pleine de prospérité et de succès commercial; elle est déjà riche en beaux édifices, en superbes magasins et résidences particulières. Nous y avons passé très agréablement deux jours entiers de repos dans les magnifiques appartements du palais et au milieu des hôtes les plus aimables.

Tout le monde ici est plein de courage et de confiance dans l'avenir. Le seul chagrin des habitants de Winnipeg nous a paru être de manquer de pluie depuis un peu trop longtemps.

Le « Chef » a été occupé du matin au soir, toujours entouré de nombreux amis, et augmentant, sans cesse, par tous les moyens possibles, son répertoire déjà considérable d'informations sur le pays, sur ses besoins, ses ressources, et sur les désirs de ses habitants.

LES RÉCEPTIONS DU NORD-OUEST.

Entre Winnipeg et Regina s'étendent cinq cents kilomètres de prairies. Le matin de notre départ de Winnipeg, ces immenses plaines, aux teintes adoucies, étaient baignées dans la vive lumière d'un ciel sans nuages. Notre société se trouvait augmentée d'une aimable recrue dans la personne d'un des principaux employés de la compagnie, M. E., qui parcourait la voie dans son *wagon spécial*, et nous offrit de voyager de concert avec nous jusqu'aux limites de sa division, à Donald, situé à un peu plus de quinze cents kilomètres de Winnipeg.

Délicieusement frais et pur était l'air que nous respirions ce matin-là en traversant ces champs interminables, paisibles et tranquilles dans leur isolement, avec des troupeaux de bétail paissant çà et là sur les terres. Des établissements nouveaux, importants ou modestes, nous parurent témoigner d'un progrès réel et d'une grande prospérité future sur tout le parcours du chemin jusqu'à Regina. Notre programme était de pousser rapidement jusqu'aux montagnes, de les traverser sans nous arrêter et de nous diriger sur l'Océan Pacifique, nous réservant de visiter, au retour, les localités importantes. Ce projet fut, autant que possible, mis à exécution, mais partout, où le plus léger soupçon du passage probable du « Chef » avait pu pénétrer, depuis Winnipeg jusqu'à Vancouver, dans les villages, grands ou petits, nous trouvions des foules proportionnées aux populations environnantes, nous saluant amicalement au passage et nous offrant des réceptions enthousiastes, adressées surtout au vieux serviteur public dont le nom n'était inconnu nulle part.

Nous avions rapidement traversé la vaste étendue des prairies et atteint Regina. Cette toute jeune capitale des territoires du Nord-Ouest nous accueillit de la façon la plus sympathique, quoique peu de personnes y fussent instruites de notre arrivée, et nous nous rendîmes au *palais* du gouvernement, un maison en bois, longue et basse, sise à près de deux milles de la ville. Mais nous fûmes charmés, en entrant, d'y trouver des pièces pleines de fraîcheur, avec profusion de fleurs et de tableaux.

Notre séjour à Regina fut plein de mouvement et d'activité. Le « Chef », infatigable comme toujours, fut occupé toute la journée à recevoir un flot incessant de visiteurs, depuis le dernier colon anglais arrivé dans la localité, au teint vif, à l'abord un peu rude, mais au cœur loyal et bon, jusqu'à l'Indien vigoureux, au teint foncé et à l'expression stupide. Deux enfants Sioux furent amenés à la maison du gouvernement par le prêtre qui leur donne l'instruction à l'école de sa mission près de Qu'Appelle. Leurs brillants yeux noirs semblaient seuls vivants, fixes et immobiles qu'ils étaient sous leurs habits tout flambants neufs. Ils chantèrent tour à tour au signal du prêtre, chacun entonnant son hymne d'une voix claire et vibrante, mais sans la moindre inflexion de ton et sans le plus léger clignement des paupières. J'aurais désiré les entendre parler, mais ils paraissaient si incapables de mouvement, que je craignis de les rendre malades en leur demandant pareil effort.

LA PREMIÈRE VUE DES MONTAGNES

Combien j'ai trouvé splendide le pays au

milieu duquel je me suis éveillée quelques heures après le départ de Regina! Nous sommes aux premiers contreforts des Rocheuses, au milieu de hautes collines aux sommets arrondis, aux pentes adoucies et aux teintes vertes ou azurées, élargissant quelquefois leurs courbes gracieuses pour nous montrer çà et là de vastes espaces couverts d'herbes des prairies, ou contenant dans leurs gorges des rivières aux eaux bleues et limpides. Nous voyons ici quelques-uns des ranches à bétail dont on nous a tant parlé depuis quelques mois.

A mesure que nous avançons, à une vitesse un peu ralentie pour ne rien perdre des divers aspects de ce splendide pays, les vallées s'élargissent et présentent sur quelques points d'assez grandes étendues de terrain plat se prolongeant jusqu'au pied de rangées de collines qui se dessinent vivement sur l'azur du ciel. Un peu plus loin, nous apercevons des pentes plus abruptes et de longues crêtes de rocs escarpés. Peu à peu les larges vallées deviennent des ravins profonds et étroits et tout à coup, à travers les brumes aux teintes rosées par le soleil levant, nous apercevons au loin, paraissant percer le firmament de sa pointe aiguë, un des pics neigeux de la chaîne des Rocheuses. Tous se précipitent pour jouir du spectacle. Mais à mesure que nous avançons, sa forme vaporeuse et blanche semble s'éloigner de nous, et nous cessons de l'apercevoir à un tournant de la voie.

Le train poursuit sa course à travers de larges étendues de prairies, nous approchant parfois de la base d'un énorme mamelon, ou nous permettant de voir dans diverses directions, à travers des passes moins élevées, des pics de glace qui semblent toucher au ciel.

La rivière Kananaskis coule en travers de la passe qui conduit au cœur de la chaîne, et celle-ci commence à resserrer ses pics tout autour de nous. Nous arrêtons quelques instants à la station de Kananaskis et après avoir traversé une prairie, nous arrivons au bord de la rivière qui, à cet endroit, tombe de roc en roc et va se perdre dans la plaine.

Peu après nous atteignons Canmore, à 68 milles de Calgary. Ici la passe s'est rétrécie à 3 ou 4 milles; à mesure que les lambeaux de brume s'élèvent ou fuient au-dessus de nos têtes, nous apercevons de gigantesques masses de rocs étagées les unes au-dessus des autres à des hauteurs vertigineuses.

En avançant dans la chaîne, les perspectives deviennent de plus en plus magnifiques et surprenantes. Chaque changement de direction de la voie nous procure des échappées de vue sur des pics innombrables qui se profilent dans toutes les directions avec leurs teintes roses, bleues ou argentées selon que la lumière du soleil les baigne ou que l'ombre les envahit. Chaque détour renouvelle le même problème à résoudre, car chaque fois quelque énorme mamelon se dresse droit devant nous, paraissant rendre toute issue impossible. Et cependant quelques minutes plus tard nous voyons le géant sembler nous faire place et s'abaisser graduellement derrière nous.

(A suivre.)

BIBLIOGRAPHIE

M. Léon Barat, rédacteur du *Journal d'Amiens*, vient de faire paraître un recueil de poésies intitulé: *Paris-Plage* (1). Nous n'avons pas besoin de présenter à nos lecteurs M. Barat; l'auteur du *Sergent Bridapail* n'est pas un inconnu pour eux, tous connaissent son patriotisme et son amour pour notre pays, en même temps que son rare talent de prosateur et de poète.

Nous détachons de ce volume une poésie que nos lecteurs liront avec plaisir:

TOUR DE FORCE.

Lorsque cet homme passe, on le montre du doigt.
Il va très fier, le nez au vent, le corps bien droit.
Chacun le considère ainsi qu'un vrai prodige.
Comment a-t-il conquis un semblable prestige?
A-t-il au prix d'efforts furieux, insensés,
Arraché leur victime à des flots courroucés?
Non. Mille autres l'ont fait dont on ne parle guère.
Mais il a fait bien plus; car on l'a vu naguère,
Quand l'Océan semblait tout peuplé de démons,
Quand du large le vent soufflait à pleins poulmons.
On l'a vu sur la rive, au fort de la tempête
Allumer une pipe avec une allumette
De la régie.

Et nul, étranger, habitant,
Pêcheur, baigneur, jamais n'en avait fait autant.

Magasin d'Education et de Récréation.

Sommaire du 15 mars 1887.

Nord contre Sud, par Jules Verne. — Pas-Pressé, par P. Perrault. — Les jeunes filles de Quinbasset, par J. Lermont, d'après S. May. — Pierre et Paul, par Un Papa. — Un début malheureux, tableau de Geoffroy. — Illustrations par Benett, Destez, Geoffroy, Froelich. (Canada, 1 an, 17 francs.) J. Hetzel et Cie, éditeurs, 18, rue Jacob, Paris.

Le Musée des Familles.

Sommaire du 15 mars 1887.

La Parisienne, par Luciole. — *Les Héritiers de Jeanne d'Arc*, par Frédéric Dillaye. — *Chronique: Causerie de quinzaine*. — *Aux Aquarellistes*, par Pierre Thibault. — *Lettres sur le théâtre*, par Henri de Bornier. — *Maître Jean-Denis*, par Ad. Linden. — *L'Irlande*, par A. Genevay. — *La Science en famille*, par L. Balthazard. — *Farce de fous*, par Maguenousse. — *La fille de Dosia*, par Henri Gréville. — *Correspondance et Concours*, par Eugène Muller. Illustrations par *Gervex*, A. Santoz, Ed. Détaillé, Ad. Marie, P. Kauffmann, Robert Tinnant, et Galliard. (Canada, 1 an 18 francs.) éditeur, Ch. Delagrave, 15, rue Soufflot, Paris.

Magasin pittoresque.

Sommaire du 15 mars 1887.

Le Paon, par M. E. Lesbazeilles. — Les Fugger, par M. M. P. — Maître Pizzoni, nouvelle (suite), par Mme J. Colomb. — Cathédrale de Palerme, par M. G. L. — Helgoland et Brnholm, par Robert Scheffer. — Du choix de vingt livres (suite et fin), par M. Bardoux. — Politesse. — Le Découpage du bois, par M. E. Blin. (Canada, 1 an, 13 francs.) Bureaux: 29, quai des Grands-Augustins, Paris.

Revue des Deux Mondes.

Sommaire de la livraison du 15 mars 1887.

Le Palimpseste, par M. Gilbert Augustin-Thierry. — L'œuvre des Libérées de Saint-Lazare, par M. Maxime du Camp, de l'Académie française. — Les débuts d'un Protectorat. — La satire de l'Esthétisme, par M. Th. Bentzon. — La philosophie de Pascal, par M. F. Ravaisson, de l'Institut de France. — Les descendants des nuages à Bombay, par M. Ed. Planchut. — Revue dramatique: *Numa Roumestan*. *Le Ventre de Paris*, par M. Louis Gnaderax. — Chronique de la quinzaine. — Le mouvement financier de la quinzaine. — Bulletin bibliographique. (Canada, 1 an, 62 francs.) — Bureaux: 15, rue de l'Université, Paris.

(1) Se trouve à la librairie de la France Armée, 28, avenue Bugeaud, Paris.

LA
GAZETTE DU CANADA

Contenant toutes les proclamations
ET AVIS OFFICIELS
Du Gouvernement du Canada
EST PUBLIÉE TOUS LES SAMEDIS A OTTAWA

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

PRIX D'UN NUMÉRO : DIX CENTIMS.

Ottawa, mars 1885.

B. CHAMBERLIN
I. R.

STATUTS DU CANADA

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

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

POUR RECEVOIR FRANCO

A 19 cents le franc

Au Canada et aux États-Unis

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

A Sylva Clapin

23, rue d'Odessa, 23.

PARIS

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

Demandez le Catalogue. Franco sur demande

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



Le Gérant : FOURSIN.

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

CHEMIN DE FER
Intercolonial

ARRANGEMENTS D'HIVER

A partir du 16 Novembre
1886, les trains-express directs
à passagers feront le service
tous les jours (les Dimanches
exceptés) comme suit :

Partant de

Lévis 8 h. 00 mat.

Arrivant à

Rivière-du-Loup..	12 h. 05 soir.
Trois-Pistoles....	1 15 —
Rimouski	3 00 —
Petit-Métis	4 11 —
Campbellton	7 30 —
Dalhousie-Junction	8 32 —
Bathurst	10 32 —
Newcastle	12 15 mat.
Moncton	3 40 —
Saint-Jean	7 00 —
Halifax.....	12 05 soir.

Ces trains correspondent à la jon-
ction Chaudière avec les trains du
Grand-Tronc partant de Montréal à
10 heures 15 du soir.

Les trains pour Halifax et Saint-Jean
se rendent à destination le dimanche.

Le char Pullman qui part de Mon-
tréal les Lundi, Mercredi et Vendredi,
se rend directement à Halifax, et celui
qui part les Mardi, Jeudi et Samedi, se
rend à Saint-Jean.

Tous les trains marchent sur l'heure
de l'Est.

On peut obtenir des billets pour le
chemin de fer ou les bateaux à va-
peur pour tous les points en bas du
fleuve et les provinces maritimes.

Pour billets de passage et informa-
tions concernant les prix de passage,
taux du frêt, le service des trains, etc.,
s'adresser à :

G. W. ROBINSON,

Agent des pass. et du frêt pour la div. de l'Est,
136 1/2, rue Saint-Jacques (en face St Lawrence Hall),
Montréal.

D. POTTINGER,

Surintendant en chef.

Moncton, N. B., 11 Novembre 1885.

CHEMIN DE FER
DU
Pacifique Canadien

QUÉBEC EST

et les

DIVISIONS D'ONTARIO

QUÉBEC, MONTRÉAL, OTTAWA, KINGSTON,
TORONTO, PORT-ARTHUR,
WINNIPEG, MANITOBA,
ET LES MONTAGNES ROCHEUSES

TABLEAU DE SERVICE

LES TRAINS PARTENT DE MONTRÉAL POUR

Winnipeg, à 2 h. soir, tous les jours (diman-
ches exceptés);

Ottawa, à 7 h. 15 matin, 9 h. matin, 2 h.
soir, 6 h. soir et 8 h. soir.

Toronto, à 9 h. matin et 8 h. soir.

Québec, à 8 h. 05 matin, 4 h. soir et 10 h.
soir.

LES TRAINS ARRIVENT A MONTRÉAL DE

Winnipeg, à 12 h. 35 soir, tous les jours
(les mercredis exceptés).

Ottawa, à 8 h. 18 matin, 12 h. 35 soir,
3 h. 55 soir, 10 h. soir.

Toronto, à 8 h. matin et 10 h. soir.

Québec, à 6 h. 30 matin, 9 h. 10 et 10 h. 35
soir.

La seule ligne pour tous les points
dans le haut de la vallée de l'Ottawa, et
la plus directe pour **Winnipeg, Ma-
nitoba** et le **Nord-Ouest** se raccordant
à Toronto avec tous les trains allant à
l'ouest, au sud et au nord-ouest.

Éléphants wagons-palais sur les trains
du jour et somptueux wagons-lits sur
les trains de nuit.

**Cinq trains pour Ottawa tous les
jours.**

Pour toutes informations concernant
les billets, etc., s'adresser aux bureaux
des billets suivants : 266, rue Saint-
Jacques (coin de la rue Mc Gill) : bu-
reau des billets de l'hôtel Windsor, et
à la gare des anciennes Casernes,
Montréal.

W. C. VAN HORNE,
Vice-Président.

WHITE,
Surint. Gén. div. O. et Ont.

W. MC NICOLL,
Agent Gén. des Pass.

A. DAVID,
Surint. Gén. div. Q.

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 Portland

COMME SUIT :

SARNIA	jeudi.....	2 décembre.
OREGON	—	16 —
VANCOUVER	—	30 —
SARNIA	—	13 janvier.
OREGON	—	27 —
VANCOUVER	—	10 février.
SARNIA	—	24 —
OREGON	—	10 mars.
VANCOUVER	—	24 —
SARNIA	—	7 avril.

PRIX DE PASSAGE DE PARIS :
Première classe : 398 fr. et 478 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 : 203 fr. 55 c.
(2^e classe bateau, 3^e classe chemin de fer).

EMISSION DE BILLETS POUR TOUTS LES POINTS DU CANADA

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

Il est alloué à chaque passager de 1^{re} classe 20 pieds cubes de bagages en franchise, et au passager de 2^e classe 10 pieds cubes gratis.

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

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

Les salons ainsi que les cabines de 1^{re} classe des Paquebots-Poste :

OREGON, SARNIA et VANCOUVER

se trouvent au milieu du navire.

Le **VANCOUVER** est éclairé à la lumière électrique dans tous ses compartiments.

Bagages. — A tout voyageur, il est accordé sur le chemin de fer, en franchise, 30 kilos et aux enfants payant demi-place, 20 kilos.

Il est expressément recommandé aux voyageurs d'inscrire d'une manière très lisible et ineffaçable leurs noms et leurs destinations sur chaque colis; des étiquettes à cet effet seront fournies par la Compagnie par l'entremise de notre bureau de Paris (Pitt et Scott, 7, rue Scribe). L'excédent de bagages peut être expédié d'avance par petite vitesse directement aux paquebots à Liverpool en transit, sans être ouverts en Angleterre, et mis à bord. Le voyageur de cette façon aura une grande économie et évitera les ennuis d'ouverture en Angleterre.

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

PITT ET SCOTT

(Agents généraux pour le continent)

Paris, 7, rue Scribe, Paris
Adresse Télégraphique "PITT." PARIS.

LE NORD-OUEST CANADIEN

ET LE

MANITOBA

Concessions gratuites

60,000,000 d'Hectares

DE TERRES A BLÉ

LES PLUS FERTILES DU MONDE

ET

20,000,000 d'hectares

EN PRAIRIES

Le chemin de fer du Pacifique est maintenant terminé à l'ouest de Winnipeg, et atteint la côte de l'océan Pacifique. La ligne de Winnipeg à la baie du Tonnerre, sur le lac Supérieur, est livrée à l'exploitation.

La longueur totale du réseau actuellement terminé est de plus de 3,000 milles. La ligne entière est achevée et sera inaugurée en 1886.

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

76, boulevard Haussmann, 76

PARIS

LIGNE ALLAN

Paquebots-Poste Canadiens

ENTRE LA FRANCE ET LE CANADA

Service d'Hiver

Dates des départs de Liverpool à Halifax et Portland

Sardinian	jeudi..	11 novembre.
Polynesian	— ..	23 —
Parisian	— ..	9 décembre.
Sardinian	— ..	23 —
Polynesian	— ..	6 janvier.
Parisian	— ..	20 —
Sardinian	— ..	3 février.
Polynesian	— ..	17 —
Parisian	— ..	3 mars.
Sardinian	— ..	17 —
Polynesian	— ..	31 —
Parisian	— ..	14 —

Dates des départs de Liverpool à Saint-Jean (T.-N.)
Halifax et Baltimore.

Caspian	mardi..	9 novembre
Carthaginian	— ..	23 —
Nova Scotian	— ..	7 décembre.
Caspian	— ..	21 —
Carthaginian	— ..	4 janvier.
Nova Scotian	— ..	12 avril.
Caspian	— ..	26 —

Prix des passages en première classe : 318 fr. 15,
397 fr. 65 et 477 fr. 20,
suivant la position de la cabine.

Emission de billets de 2^e classe et de 3^e classe
(ÉMIGRANTS)

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

ALEX. HUNTER

Agent d'émigration autorisé par le gouvernement français, Paris, 4, rue Glück (à droite de l'Opéra).

MINISTÈRE DES POSTES DU CANADA

Ottawa, 12 novembre 1884.

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

J. CARLING,
Maître de postes général.

LA
NOUVELLE REVUE

Politique, Économique, Scientifique et Littéraire

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

AVEC LA

COLLABORATION DES PREMIERS ÉCRIVAINS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

PARIS — 23, boulevard Poissonnière, 23 — PARIS

REVUE FRANÇAISE
DE L'ÉTRANGER ET DES COLONIES

Paraît le 1^{er} de chaque mois

20, RUE BERGÈRE, PARIS

LE GAULOISLE PLUS COMPLET ET LE MIEUX INFORMÉ
DES JOURNAUX DE PARIS

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

Bureaux à Paris, 9, Boulevard des Italiens.

BOURGOIN, DUCHESNEAU & C^{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, rue St-Vincent-de-Paul, 17, PARIS

FABRE & GRAVEL

LIBRAIRES

Rue Notre-Dame, — MONTREAL

Maisons Recommandées**CAFÉS-RESTAURANTS**

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

CHEMISES, GANTS, CRAVATES

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

HABILLEMENTS POUR HOMMES

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

LEÇONS DE FRANÇAIS ET ANGLAIS

M^{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 85 hectares dans les autres provinces

On trouve à acheter des fermes et des terres en partie défrichées à des prix raisonnables dans les provinces de Québec, d'Ontario, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île du Prince-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, 76, boulevard Haussmann, Paris.

ORNEMENTS D'ÉGLISE

CHASUBLERIE, BRODERIE
LINGERIE ET VÊTEMENTS
BRONZE ET ORFÈVRE

AMEUBLEMENT
ORIFLAMMES ET TENTURES
SERVICES MORTUAIRES

BIAIS AINÉ *, ®, ✱, 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'Amsterdam (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, tonnelier, etc.

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

PETRISSEURS 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'Amsterdam, 1879. — Diplôme d'honneur à Amsterdam, 1883

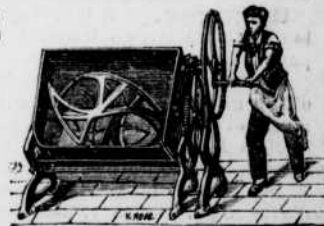
ENVOI GRATIS DE LA NOTICE DÉTAILLÉE

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