CONDITIONS DU JOURNAL

L'ABONNEMENT EST PAYABLE D'AVANCE

Edition quotidienne (par an) $4.00
Edition hebdomadaire " 1.00

Les annonces sont insérées aux taux suivants :—

Par ligne 1ère insertion	0	10
" Chaque insertion subséquente	0	05
" Trois insertions par semaine	0	06
" Deux " " "	0	07
" Une " " "	0	08

Conditions spéciales pour annonces à longs termes.

Réclames: 10 centins par ligne chaque insertion.

MERCREDI 8 MAI 1889

Les journaux de Montréal, ordinairement si bien renseignés sur les petites misères du gouvernement de Québec, ne soufflent pas un mot de l'éventualité de la démission de M. Mercier.

Il faut croire que cette nouvelle adressée au *Free Press*, par l'entremise de l'*Electeur*, était un simple ballon d'essai.

Le candidat de l'opposition dans le comté de Compton est M. Monroe ; et il paraît que le parti libéral national ne se gêne pas, pour exploiter contre M. R. Pope, auprès des électeurs protestants du comté, les passions anti-jésuitiques.

Le *Progrès de l'Est* se félicite à la pensée que certains protestants songent à demander à M. R. Pope, l'assurance écrite, qu'il aurait voté avec les treize ; et il les avertit d'avoir bien soin de ne pas se contenter d'une réponse banale ou d'une phrase à double entente. Quelle honte !

Le vote du sénat dans la question du chemin de fer d'Harvey à Salisbury fait la joie de tous les journaux d'opposition. La *Justice* surtout ne se sent pas d'aise, elle donne un *satisfecit* à la chambre-haute, comme si les amis de ce journal venaient de remporter une grande victoire.

Ce sont les pires adversaires de la provinces de Québec, qui ont triomphé au sénat. Ce sont nos meilleurs amis qui ont été battus. Le vote a été un coup droit tiré contre Sir John Thompson, qui nous a si éloquemment défendus dans la question des biens des Jésuites. Les adversaires du chemin d'Harvey à Salisbury se composent de toutes les personnes qui voteront fanatiquement contre le pont de Québec, quand la question se présentera. Ses partisans étaient au nombre de ceux qui ne demandent qu'à voter pour nous, dont les intérêts sont communs avec ceux de la province de Québec et avec lesquels il nous serait facile de cimenter une entente, qui nous assurerait la prépondérance à Ottawa. Mais le rédacteur de la *Justice* se moque bien de tout cela ! Il n'en sait pas le premier mot, il n'a pas même daigné y réfléchir !

Le gouvernement a subi un petit échec, et le rédacteur de la *Justice* a trouvé l'occasion de répandre à ce sujet, un petit filet de vinaigre. Il n'y a pas vu autre chose.

Ce rédacteur qui ne paraît pas ferré sur les devinettes, veut dans le même article, que le *Canada* ait *clairement* désigné comme l'auteur de la cabale qui a triomphée au sénat, un sénateur "qui fera bientôt partie du ministère."

Nous n'avions jamais entendu dire que M. Ogilvie fut en passe de devenir ministre.

La *Presse* reproduit, en l'attribuant généreusement à l'*Empire*, un passage de notre article de samedi,, 4 mai, sur *Les Embarras de M. Mercier*.

Nous préférons encore à cette transposition, le système de beaucoup de nos confrères, qui nous reproduisent, sans citer notre nom, mais sans attribuer notre prose à d'autres.

Le *Boston Sunday Globe* vient de publier sur la question des écoles françaises du Massachusetts, un article que nous reproduirons demain, et qui est un coup d'assommoir pour les gallophobes.

Nous ne saurions trop engager les journaux de Toronto et M. Meredith, à se procurer ce document dans le texte anglais et à en faire leur profit.

Le conseil municipal de Montréal mérite un bon point. Il n'a pas voulu se couvrir de ridicule, pour ne pas dire plus, en conférant la charge salariée de surintendant de l'aqueduc, à un échevin, qui avait lui-même posé sa candidature, soutenu ses titres et voté pour lui dans le comité chargé des présentations.

La candidature de M. Rousseau, soutenue par M. Préfontaine, a été rejetée, comme elle le méritait, à la majorité de 21 voix contre 13 ; et M. McColonel, depuis longtemps employé au service de l'aqueduc, a été nommé surintendant.

On a beaucoup rumarqué le caractère amical des paroles qui ont été échangées entre le président Harrison et sir Julian Pauncefote, au nom du gouvernement anglais et du gouvernement des Etats-Unis, lors de la réception du nouveau ministre à Washington.

Les journaux américains ont parlé en fort bons termes de cette réception, et l'on est fondé à croire qu'une détente est sur le point de se produire entre les deux pays.

A force de répéter que le Canada faisait de gros bénéfices sur la vente des œufs, et que les œufs étaient le seul article franc de droits à l'importation aux Etats-Unis, M. Wiman a fini par attirer, sur cette question, l'attention de nos voisins, et un projet de loi vient d'être présenté au congrès de Washington, pour imposer sur les œufs un droit de douanes.

On a lancé, samedi dernier, à Owen Sound, un magnifique steamer en acier que la compagnie du Pacifique y a fait construire pour mettre sur la ligne entre Owen Sound et Port Arthur.

Ce steamer a reçu le nom de *Manitoba* ; il mesure 305 pieds de long, peut recevoir 73,000 minots de grain et transporter confortablement 400 passagers.

C'est, dit-on, le plus beau vaisseau en fer qui ait été construit dans le pays. Le *Manitoba* commencera sa ligne dans six semaines environ.

Le chemin d'Harvey a Salisbury

L'opposition s'efforce, sur la question de chemin de fer d'Harvey à Salisbury, de dénaturer outrageusement les faits. On dirait à l'entendre qu'il s'agit d'un travail nouveau, d'une grosse dépense inattendue à imposer aux contribuables du Canada, d'un sacrifice consenti en pure perte dans un simple but électoral ; certains journaux ne se gênent même pas pour écrire qu'il s'agit de dégager la parole que sir Charles Tupper aurait donnée pendant la campagne électorale de 1887, en affirmant faussement qu'il existait entre le Pacifique et le gouvernement un contrat, par lequel cette dernière compagnie était obligée de construire la ligne d'Harvey à Salisbury.

Autant de mots, autant de mensonges. Ce n'est pas d'un travail nouveau qu'il s'agit, c'est de l'achèvement d'une grande ligne de chemin de fer, arrêtée en principe depuis 1882, approuvée par le vote du parlement dans une série de sessions consécutives. Ce n'est pas non plus d'une dépense inattendue qu'il s'agit, car, il a été voté depuis 1885, pour la construction de cette ligne, un subside sensiblement égal au prix que le gouvernement réclamait cette année pour se charger lui-même de la construction. Enfin, lorsque sir Charles Tupper a dit, en 1887, que la ligne devait être construite par le Pacifique, il a annoncé un fait absolument vrai, établi par une série d'actes publics, et constaté une obligation, que des circonstances, indépendantes de la volonté du gouvernement, ont seules empêché de se réaliser. Et quand le gouvernement, à défaut ou au refus du Pacifique, est venu proposer, cette année, de se charger lui-même de la construction de la ligne, pour un prix sensiblement égal à celui auxquel il l'avait concédée précédemment à cette compagnie. Ce n'est pas de satisfaire à telle ou telle promesse électorale, et de dégager la parole de tel ou tel ministre qu'il était question, c'est la parole solennellement donnée par le parlement du Canada aux deux provinces du Nouveau Brunswick et de la Nouvelle Ecosse, à laquelle le gouvernement à considéré, qu'il était tenu de faire honneur.

Rappelons brièvement les faits.

C'est en 1881 que le projet de la ligne courte, traversant le Maine, a été soumis au gouvernement par M. Blackburn, de New-York. Aux termes de ce projet, il s'agissait d'un chemin direct, non pas de Montréal à Harvey, mais de Montréal à Halifax, par Harvey. Salisbury et Moncton. En 1882, M. Blackburn et ses associés ont obtenu du parlement une charte, sous le nom de "American & European Short Line R. R. Co." La charte comprenait une ligne allant à Halifax, par Harvey, Salisbury et Moncton, et il lui était accordé un subside de $170,000 par an, pendant 15 ans, soit en tout $2,500,000.

La première compagnie ne put satisfaire à ses engagements ; on reconnut que le subside promis était trop peu élevé. Dans le cours de la session de 1885, il fut porté à $250,000 par an, soit $5,000,000. Dans le cours de la même année, l'International R. Co., prit la construction du tronçon de Lennoxville à Mettawankaeg, et quelques mois plus tard, en 1886, l'Atlantic & North Western R. Co., achetait toute la ligne en s'engageant à la construire dans son entier, c'est-à-dire à achever toutes les parties non exécutées, de Montréal à Lennoxville et de Mattawankaeg à Harvey, Salisbury et Moncton

Cette compagnie ayant éprouvé des difficultés pour trouver des fonds, ou n'étant elle-même qu'un prête-nom, a conclu avec le Pacifique, à la date du 6 décembre 1886, un traité par lequel le Pacifique se chargeait de la construction, à la double condition de s'approprier le montant de la subvention, et de recevoir la ligne à bail perpétuel. Ce traité a été approuvé par un ordre en conseil à la date du 12 janvier 1887 ; la compagnie du Pacifique a été autorisée en même temps, à affecter le montant de la subvention promise, aux débentures qu'elle se proposait d'émettre sur le marché de Londres ; et personne n'a pu douter que, sous le nom de *Short line*, il s'agit de la ligne de Montréal à Halifax, par Mettawankaeg, Harvey, Salisbury et Moncton.

Mais malheureusement, il s'était passé dans l'intervalle, nous ignorons sous qu'elle influence, un petit incident, d'où sont sorties toutes les difficultés qui ont suivi.

A la date du 14 juin 1886, c'est-à-dire, pendant que le Pacifique était en pourparlers avec l'Atlantic & North Western Cie, un ordre en conseil avait divisé le chemin en trois sections, pour la répartition de la subvention ; et cette subvention avait été repartie inégalement entre les sections, de la manière qu'on va lire.

Voici le texte de l'ordre en conseil :

Vu la mémoire du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 9 juin 1886, faisant savoir que l'ingénieur des chemins de fer du gouvernement, a été chargé d'examiner la question de la répartition du subside de $250,000 par an, qui a été accordé pour une période de 20 ans, en vertu des actes 47 Vict., chap. 8 et 48 Vict., chap. 58, pour venir en aide à la construction de la ligne courte, entre Montréal et les ports de St André, St Jean et Halifax ; attendu qu'un contrat pour l'achèvement des travaux nécessaires sur cette ligne, *dans la distance comprise entre Montréal et Moncton* a été approuvé par un ordre en conseil du 19 novembre 1885, et ratifié par l'International R. Co., à la date du 14 décembre de la même année;

Le ministre a l'honneur de faire rapport que l'ingénieur en chef a adopté les bases suivantes d'après le coût des diverses sections, tel qu'il résulte des longueurs et des profils:

Première section, du fleuve St Laurent à Lennoxville, 100 milles à $19,000 par mille	$1,900,000
Deuxièmesection, International de Lennoxville à Mattawamkeg, 134 milles à $23,000 par mille	3,082,000
Troisième section, d'Harvey à Salisbury, 113 milles à $15,000 par mille	1,695,000
Total	$6,677,000

Cette répartition devra donner pour chaque section, comme montant du subside annuel ;

1o Du St Laurent à Lennoxville	$ 71,100
2o International	115,500
3o d'Harvey à Salisbury	63,400
Total annuel	$250,000

Le ministre recommande que la répartition de la subvention, telle qu'elle est proposée ci-dessus, par l'ingénieur en chef, soit adoptée, et que la dite subvention soit payée en conséquence, selon les termes du contrat.

Le comité soumet ce rapport à l'approbation de Votre Excellence....

Comme on vient de le voir, la subvention totale, qui était en moyenne de $19,000 par mille, se trouvait inégalement repartie. La première section avait son compte ; la seconde, correspondant à l'International, obtenait $23,000 par mille, soit $4000 de plus que la moyenne ; et, par suite, la section d'Harvey à Salisbury n'obtenait que $15,000 par mille, soit $4,000 de moins que la même moyenne.

Sous quelle influence cette répartition s'était elle opérée ? Avait-on bien ou mal calculé les prix ? Avait-on voulu favoriser l'international ? Ce qui s'est passé ensuite dément cette supposition. Faut-il croire que le Pacifique, qui trouvait à Harvey son débouché naturel sur St John, et qui n'avait aucune envie d'aller rejoindre l'Intercolonial à Moncton, s'était réservé par avance le moyen de soulever plus tard des objections contre la troisième section ? Il est permis de le supposer.

Le seul fait qui apparaisse clairement, c'est que, lorsqu'au cours de l'année 1887, le Pacifique eut à émettre ses trois séries de *débentures* sur le marché de Londres, il fut naturellement obligé de publier l'ordre en conseil sur lequel reposait la subvention qu'il offrait en garantie à ses souscripteurs, et, soit que le fait fût absolument vrai, soit que les banquiers eussent été conseillés et prévenus sous main, la compagnie du Pacifique fut bientôt en mesure de représenter au gouvernement canadien qu'il lui avait été impossible de faire accepter sur le marché, la série de débentures, pour laquelle il était offert une garantie inférieure de $4,000 à la moyenne et de $8.000 à celle de la série la plus favorisée.

En bonne foi le Pacifique était moralement tenu d'exécuter la ligne. Bien ou mal répartie, la subvention totale était en réalité de $19,000 par mille. Il devait être sous entendu que, s'il y avait excès sur une section et insuffisance sur l'autre, cela ferait compensation. Or, l'International a-t-il coûté au Pacifique $23,000 par mille ? Pas du tout. Tout le monde sait qu'il a été racheté, à l'état de complet achèvement, au prix de $15,000. Il y avait largement là, de quoi pourvoir aux insuffisances réelles ou supposées de la section d'Harvey à Salisbury. Mais le Pacifique, préférant s'en tenir à la lettre judaïque de l'acte qui avait divisé la ligne en trois sections, a commencé par mettre dans sa poche le bénéfice de $1,072000 qu'il trouvait à réaliser sur l'International ; et ensuite il s'est déclaré impuissant à exécuter la troisième section, abandonnant à la fois son contrat et la subvention qui était promise sur cette section,

Sir Chs. Tupper avait donc parfaitement raison de dire, au commencement de 1887, qu'il y avait contrat entre le gouvernement et le Pacifique pour la construction de la ligne d'Harvey à Salisbury. Ce n'est que, vers la fin de 1887 ou le commencement de 1888, que sir Chs. Tupper eut pu être en mesure de savoir que grâce à un artifice d'interprétation des textes, la compagnie du Pacifique avait trouvé le moyen d'éluder son engagement.

Que devait faire le gouvernement du Canada ? On a bientôt fait de prétendre qu'il ne s'agissait là que d'une question électorale concernant deux ou trois comtés. La question était bien autrement grave ; il ne s'agissait pas seulement d'un engagement remontant à 1882, et renouvelé, depuis lors, d'année en année ; il s'agissait d'un contrat qui remonte à la confédération. Il a été entendu de tout temps, qu'Halifax serait le grand port d'hiver du Canada. Que la construction de la ligne courte fut tout à l'avantage de Sir John et tout au détriment d'Halifax, c'est ce que personne ne pouvait songer à empêcher ; on ne lutte pas contre la géographie. Mais que cette ligne courte ne rejoignît même pas Halifax, ou n'y aboutît que par un long détour, cela eut été en dérogation formelle à tous les engagements pris vis-à-vis de la Nouvelle-Ecosse. La ligne courte devait nécessairement être, si l'on ne voulait pas en faire une voie de détournement de trafic, la ligne de Montréal à Halifax, par Harvey, Salisbury et Moncton.

C'est dans ces conditions que le gouvernement s'est décidé, au cours de la présente session, à se substituer comme constructeur à la compagnie concessionnaire ; et il a proposé, quoi ? de construire lui-même la ligne, pour une somme totale qui n'excédait que de $114,000, en tout, le montant de la subvention déjà allouée au Pacifique par un acte du parlement, et qui constituait, depuis 1885, une dette éventuelle du gouvernement canadien. C'est cette proposition si raisonnable, toute respectueuse des engagements pris, propre à donner aux provinces maritimes une satisfaction qui leur était due, que le sénat a rejetée, sous des inspirations que nous n'avons pas à rechercher. C'est là-dessus que l'opposition s'exclame hypocritement depuis trois semaines, et c'est cette simple et loyale mention d'une promesse solennelle, qu'elle qualifie de pot de vin, de manœuvre électorale, de dilapidation des fonds publics !

Le public est maintenant édifié sur la moralité de cette affaire, et le chemin d'Harvey à Salisbury ne s'en fera pas moins, parcequ'il est indispensable ; mais on aura perdu une année, et donné à nos compatriotes des provinces maritimes une preuve de mauvais vouloir, qui ne peut produire parmi eux qu'un effet très regrettable.

TELEGRAMMES

LE GENERAL BOULANGER S'ENNUIE

LE PRESIDENT CARNOT RECOIT DES FELICITATIONS

LES Etats-Unis A L'EXPOSITION

LE COMPTOIR D'ESCOMPTE

UN SUCCES ET UN ÉCHEC POUR M. PARNELL

LE COMTE TOLSTOI

UNE SOLUTION POUR SAMOA

Le général Boulanger à Londres

LONDRES, 7—Le général Boulanger vit à Portland Place, dans une solitude à peu près complète. Les invitations qu'il s'attendait recevoir de la haute société ne sont pas venues. Il est manifestement *boycotté* par le monde politique. Parmi les raisons qu'on en donne, il faut faire entrer, en ligne de compte, l'impossibilité de le recevoir dans des salons où des ministres ou des membres du corps diplomatique seraient exposés à le rencontrer.

Certaines personnes prétendent que le général Boulanger, commençant à s'ennuyer de son exil, songe à s'en retourner à Paris, dans la pensée que le gouvernement n'oserait pas s'exposer à une émeute et compromettre le succès de l'exposition, en donnant suite à son mandat d'arrestation.

Le président Carnot

PARIS, 7—La plupart des souverains de l'Europe ont adressé à M. Carnot des télégrammes de félicitations à l'occasion de la tentative d'assassinat à laquelle il a échappée.

Perrin a choisi pour avocat M. Laguerre.

Certaines personnes prétendent que son dérangement d'esprit est simulé et qu'il est un agent boulangiste.

L'Amérique à l'exposition

NEW-YORK, 7—L'Amérique fera une très belle figure à l'exposition. Elle a traité ses exposants avec une sollicitude qu'on n'a pas vue dans les autres pays. Elle a pris leurs articles à New-York et les a transportés gratuitement à Paris sans exiger aucune redevance pour l'emplacement occupé à l'exposition. Le général Franklin et M. Somerville Tuck ont rempli leurs fonctions de commissaires avec un zèle digne des plus grands éloges. Ils ont établi leur quartier général dans l'avenue La Bourdonnaye, en face d'une des entrées de l'exposition. Les ingénieurs, les inventeurs et les fabricants américains se sont réellement distingués. L'Amérique n'aura pas, dit-on, de rivale en ce qui touche aux machines électriques. L'art américain couvre un espace de plusieurs milliers de mètres carrés, mais sa reputation est encore à faire. MM Tiffany et la compagnie Gorham ont une belle exposition de métaux précieux finement travaillés. On disait que l'exposition américaine à Londres ne se composait que de tomates conservées et de dents artificielles. Le même reproche ne pourrait lui être adressé maintenant. Les gens qui s'y connaissent disent que la section américaine fera honneur au pays.

Le Comptoir d'escompte

PARIS, 5—Le *Temps* dit que les négociations entre les liquidateurs du Comptoir d'escompte et les campagnies des mines anglaises et américaines ont abouti à une solution satisfaisante, que les contrats seront annulés et que la signature du Comptoir d'escompte sera rayée. Les représentants américains sont partis pour les Etats-Unis.

M. Hentsch, le directeur de l'ancien Comptoir d'escompte, a comparu aujourd'hui devant un magistrat. Il a été remis en liberté après avoir fourni une caution d'un million de francs.

M. Parnell

LONDRES, 7—Après une vive discussion, M. Parnell vient d'être élu membre du club National-Libéral à une grande majorité.

Par contre, les contribuables d'Edimbourg, devant lesquels la question a été posée par voix de plébiscite, ont cassé la décision du conseil municipal, qui avait conféré à M. Parnell le droit de bourgeoisie.

Mort du comte Tolstoi

ST. PETERSBOURG, 7—Le comte Tolstoï, ministre de l'intérieur, qui était depuis longtemps malade, vient de mourir.

La conférence de Samoa

NEW-YORK, 7—Le correspondant du *New York Herald* dit tenir de bonne source l'existence d'un projet d'arrangement dont l'Allemagne se contenterait.

On ne nie pas que les réclamations du gouvernement allemand soient justifiées, ni qu'il ait droit à une réparation pour l'assassinat des officiers et des marins, qui a eu lieu le 18 décembre dernier, et pour la destruction des habitations et des plantations des colons. Dans le cas où les Etats-Unis voudraient acheter les plantations qui appartiennent présentement à la compagnie allemande, le gouvernement allemand ne ferait aucune difficulté à l'installation de Malietoa, ou de tout autre chef, à la tête du gouvernement samoien, et il se bornerait à demander le droit de faire subir un emprisonnement à Mataafa, qui a présidé aux assassinats.

Le gouvernement allemand serait prêt également à accepter la neutralité de Samoa, sous la garantie des trois puissances. Autrement dit, il consentirait à abandonner ses prétentions, pourvu que de son côté le gouvernement des Etats-Unis s'engageat à ne pas annexer Samoa.

LA LETTRE DE M. LEBEUF

Voici le texte de la lettre de M. Lebeuf dont nous avons parlé dans notre numéro d'hier.

A. M. Ernest Pacaud,
Directeur de l'*Electeur*.

Monsieur,

Votre journal de samedi, dans son premier Québec, mentionne le nom d'un *avocat quelconque de Montréal qui se dit libéral et qui s'appelle Calixte Lebeuf*. Je cite textuellement et les italiques sont de moi. Ce même avocat aurait eu une prétendue conversation avec un reporter de l'*Empire* et ne se serait pas gêné d'exprimer son opinion sur certains agissements de certains individus, dans les cercles politiques, à Québec.

Comme matière de fait, l'entrevue en question est apocryphe et le nommé Calixte Lebeuf n'a jamais eu l'occasion de raconter au reporter de l'*Empire*, les chinoiseries que celui-ci lui prête.

Ceci paraît cependant ne pas avoir grand importance à vos yeux, M. Pacaud, puisque toute en reconnaissant vous-même que cette entrevue n'est que *prétendue*, vous ne vous gênez guère pour me traiter d'*avocat quelconque*, se disant libéral et se déclarant ouvertement mécontent des influences néfastes qu'une clique de Québecquois exerce sur le gouvernement provincial.

Vous auriez pu préciser davantage, puisque l'*Empire* prétend que vous êtes le principal et presque l'unique personnage de cette clique, que vous généralisez un peu trop pour les besoins de la cause.

Il yeut y avoir, de par la province, quelques timorés qui se soumettraient humblement à vos insolences, comme il s'en est trouvé, dit-on, qui ont passé sous les fourches caudines de votre influence occulte; mais ces gens-là ne sont pas du district de Montréal, que nous sachions, et celui que vous appelez un *avocat quelconque* se disant libéral aurait beau jeu à vous répéter et vous répétera peut-être un jour, ce qu'il vous a déjà écrit en date du 20 avril dernier, ce que tout le monde dit ici, et ce que tous les députés libéraux *sans exception*, vous ont déjà dit à vous, à Ottawa, il n'y a pas très longtemps encore.

Il est inutile, M. Pacaud, de vous en prendre à l'*Empire* en général, ou à moi en particulier. L'entrevue était apocryphe, je le répète encore, mais il n'y avait probablement pas un fait cité ou relaté, que vous n'aviez appris de vive voix, par la bouche de ceux qui considèrent que votre influence—réelle ou supposée—à Québec, à déjà produit des mécontentements plus que sérieux dans les rangs du parti libéral de Montréal.

Maintenant, au cas ou vous me demanderiez à être plus explicite, je vous dirais de de relire et vous autoriserais à publier le texte de la lettre que je vous ai adressée, en date du 20 avril dernier. Le texte de l'*Empire* pâlirait par comparaison et la publication de cette lettre expliquerait facilement votre article de samedi.

Si par hasard vous aviez égaré l'original, j'en tiens une copie à votre disposition.

Quand à mon titre d'*avocat quelconque*, il me sert parfaitement à gagner honorablement ma vie à Montréal, sans que je sois forcé d'aller, comme certains confrères (l'expression est consacrée) faire du *brokerage* politique à Québec. Mon titre de libéral, après vingt ans de luttes actives, sur tous les hustings du pays, y compris la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, n'a pas besoin du certificat de civisme de ceux qui, pour leur propre compte, trouvent moyen d'oublier les traditions du passé pour n'envisager que les bénéfices du présent.

En attendant, je prend note du fait que c'est vous qui avez commencé la discussion sur le terrain des personnalités.

Sur ce, mon cher Monsieur Pacaud, je vous présente mes salutations et je prie Dieu qu'il vous inspire des réflexions salutaires, et vous conserve en sa sainte et digne garde.

CALIXTE LEBEUF.

A TRAVERS LES JOURNAUX

*** L'*Orange Sentinel*, parlant du *meeting* de Montréal, dit que les réunions anti-jésuitiques qui ont été tenues dans la province d'Ontario, avaient été dirigées avec beaucoup plus d'habileté qu'on n'en a déployé à Montréal ; et il reproche aux orateurs du dernier *meeting* d'avoir mêlé, mal à propos, à la discussion de la question des jésuites, tout un ensemble de griefs qui n'ont rien de commun avec cette question.

*** La *Gazette* se plaint de ce que le gouvernement, en présentant le dernier *bill* des subventions aux chemins de fer, ait été infidèle à la règle qu'il avait adoptée, de ne pas subventionner les voies concurrentes et de réserver les subsides de l'Etat aux parties du Dominion où il n'existe pas encore de chemins de fer.

La *Gazette* cite, à l'appui de son dire les deux lignes de Woodstock à Hamilton et de St. Catherine à Hamilton, qui ont été comprises dans le projet du gouvernement, et qui sont appelées à faire une concurrence ruineuse au Grand-Tronc, dans la portion du territoire qu'elles doivent desservir.

*** L'*Etendard*, en reproduisant la correspondance de l'*Empire* sur les embarras du gouvernement de Québec, que nous avons nous-mêmes citée la fait précéder des observations, ci-après, qui nous paraissent empreintes d'un double scepticisme, à l'égard du correspondant de l'*Empire*, et à l'égard du gouvernement Mercier.

"Qu'y a-t-il de vrai dans toutes ces histoires que l'*Empire* dit tenir de son correspondant montréalais? Nous n'en savons trop rien.

Une foule de choses cependant nous paraissent invraisemblables dans ces racontars. En effet, est-ce qu'on n'y exagère pas un peu, (un tout petit peu !) l'influence de M. Lebeuf (Calixte), sur les destinées de son pays ?"

PROCUREZ vous vos grains de semences chez K. McDonald.

On demande 4 ou 5 filles pour travailler dans les chemises de pratiques. S'adresser immédiatement à H. C DEYMOND, coin des rues Sparks et O'Connor, en haut.

L'administration de notre journal ne sera responsable d'aucun compte contracté en son nom à moins d'un ordre signé par le directeur.

L'administration ne reconnaîtra aucun reçu donné en son nom à moins que tels reçus soient donnés par nos collecteurs autorisés.

L'ADMINISTRATION.

La Cie. des Chars Urbains

Des propositions seront reçues par le soussigné, jusqu'à Samedi, le 18 du courant, pour le droit de construire et opérer des lignes pour les chars urbains dans la ville d'Ottawa, sur telles routes et à telles conditions qui seront acceptés.

JOHN HENDERSON,
Président du Comité de chars urbains

Ottawa, 8 mai 1889.

DOMINION FLOUR STORE

La place où vous pouvez acheter à meilleur marché toutes espèces de grain, farine etc

THOMAS GORMAN
PROPRIETAIRE

36, Carre du Marche By. 36

TOUJOURS EN MAGASIN,
TOUTES SORTES DE
SAUCISSES ET BOUDINS
En gros et en détail chez
CHARLES MICHON,
Etal No. 3, Marché By.

Hotel - Riendeau

Tenu sur le plan Européen et Américain.

64 RUE ST GABRIEL, MONTREAL

Cet hôtel offre au public voyageur tout le confort désirable. La table est toujours abondamment servie des prémisses de la saison, préparée par des cuisiniers français de premier ordre. Repas à toute heure.

On trouvera constamment 1 à 4 établissement despremière classe, des vins, et liqueurs cigares de choix. EUG. JOSEPH REINDEAU, Propriétaire.

CHEAPSIDE

Veuillez, s'il vous plait, venir profiter de notre vente à bon marché de

Nouveaux Dolmans
Nouveaux Pardessus
Nouveaux Gilets
Nouveaux Jersey
Cette Semaine

GANTS DE KID

La plupart des marchands prennent un profit aussi élevé sur les gants de Kid que sur les autres marchandises.

NOTRE GRAND SUCCES dans cette branche vient de ce que nous faisons une étude spéciale des gants. Nous les achetons en grande quantité des fabricants eux-mêmes, et nous les payons comptant.

Nous les marquons à un très petit profit, et nous en vendons vingt paires contre les autres marchands une. Conséquemment nous sommes plus que satisfaits.

DUPUIS & NOLIN

FAITES FAIRE VOS
PHOTOGRAPHIES
EN
COSTUMES :-: D'HIVER

Scènes appropriées. Tout de première classe

AU STUDIO DE
PITTAWAY & JARVIS
117 RUE SPARKS
Téléphone 361

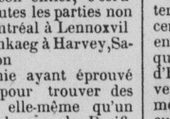
L'HOTEL - CUSHING

UNE VISITE EST SOLLICITEE — M. Arthur Cushing, bien connu en cette ville par la manière habile avec laquelle il dirigea l'ancienne maison "Cushing" sur la rue Nicholas, vient d'ouvrir sur la rue Sussex, un salon de première classe, où il tiendra toujours des **BOISSONS DE PREMIE-CLASSE — Toujours en mains des CIGARES de première marque.** — NE VAIN'S EST SOLLICITEE.

CUSHING & CO.
No. 548 Rue Sussex.

REMEDE DE PINUS

POUR les HEMORROIDES



Marque de commerce
Onguent PINUS

Pour les hémorroïdes internes ou externes. La guérison ne manque jamais de se produire après quelques applications.

SUPPOSITOIRE PINUS—Pour hémorroïdes avec écoulement interne de sang. Remède et préventif sûrs.

Un des principaux ingrédients de ce remède est la gomme pure du Pin blanc du nord.

Mis en boites séparées.

EN VENTE CHEZ LES PHARMACIENS

—PREPARE PAR—

Pinus Medical Co.,
Ottawa, Ontario.

Nouveau magasin de chaussures

J'invite le public à venir me faire une visite. Je tiens aussi plusieurs hommes pour ouvrages de pratiques—satisfaction garantie.

G. GLAUDE,
Rue Dalhousie

COMPAGNIE D'ASSURANCE
— DU CANADA —
"CITIZENS"
FONDEE EN 1864

BUREAU PRINCIPAL : Edifice de la Compagnie d'Assurance "CITIZENS," 181 rue St. Jacques, Montréal.

DIRECTEURS:

Hon. J. J. C. Abbott, Sénateur, Président
Andrew Allan, Ecr., Vice-Président.
Robert Anderson, Ecr | Arthur Prevost, Ecr
Alp Desjardins, M. P. | J. O. Gravel, Ecr.
H. Montagu Allan, Ecr.
William Smith, sec-trés.
G. E. Hart, gérant général

CAPITAL SOUSCRIT - $1 009,800.00
Dépôt au gouvernement fédéral 122,840 00
G. W. SEGUIN, EDWARDS KING
Sous agent. Agent de ville
97 RUE SPARKS, OTTAWA.

CARTES PROFESSIONNELLES

M. J. GORMAN, LL.B.,
(Successeur de L. A. Olivier)
Avocat Solliciteur, Notaire, Etc.
—BUREAU—
Coin des Rues Rideau et Sussex
OTTAWA, ONT.
ARGENT A PRETER

BELCOURT & MACCRAKEN
Avocats, Procureurs, Notaires, Etc,
ONTARIO ET QUEBEC
Scottish Ontario Chambers, Ottawa, Ont.

O'GARA & REMON
AVOCATS, SOLLICITEURS, NOTAIRES, ETC
Bloc Hay, rue Sparks, Ottawa, Ont.
PRES DE L'HOTEL RUSSELL
MARTIN O'GARA, C. R. E. P. REMON

Walker, McLean & Blanchet
AVOCATS
Avoués, Solliciteurs, Agents Parlementaires, Notaires, etc, etc.
No. 34½ Rue Elgin, Ottawa
(EN FACE DU RUSSELL)
W.H. Walker. D. L. McLean. C.A.B. ancne.

GEO. McLAURIN, L.L.B.
AVOCAT, ETC,
Bureau: 19 rue Elgin, Ottawa

J. P. FISHER
Avocat, Solliciteur, Etc.
Agent pour la Cour Suprême, le Parlement les Départements Publics.
Scottish Ontario Chambers, Ottawa, O.

M. McLEOD, C. R., Avocat, Cours Fédérales et de Québec, 138 rue Wellington, Ottawa

TAYLOR McVEITY
AVOCAT, SOLLICITEUR, ETC.
— BUREAU : —
Scottish Ontario Chambers, Ottawa,

STEWART, CHRYSLER & GODFREY
AVOCATS, SOLLICITEURS
Agents pour la Cour Suprême et le Parlement
Chambres Union, 14 rue Metcalfe, Ottawa, Ont,
McLEOD STEWART F. H. CHRYSLER
J. J. GODFREY.

VALIN & CODE
Avocats, Solliciteurs, Etc.
BLOC EGAN, RUE SPARKS
vis-à-vis l'Hôtel Russell.

Bradley & Snow
AVOCATS, SOLLICITEURS POUR LA COUR SUPREME, NOTAIRES, ETC.
R. A. BRADLEY. A. T. SNOW.
Argent à prêter à 6 p. c. avec privilège de rembourser en aucun temps.

GUNDRY & POWELL
Avocats, Solliciteurs, Etc.
AGENTS POUR LA COUR SUPRÊME ET LES DEPARTEMENTS.
Bureau: 25 rue Sparks, en face de l'Hotel Russel
Arthur W. Gundry. F. C. Powell.

F. F. LEMIEUX
Avocat, Solliciteur, etc, Agent pour la Cour Suprême, le Parlement et les Départements publics.
Bureau : 74½ Rue Sparks, Ottawa.

DR FISSIAULT
—DENTISTE—
COIN des RUES RIDEAU et SUSSEX
—OTTAWA—
Heures de bureau : de 9 à 5 heures.

Mme LETCH, 435 rue Wellington
Agence pour la vente des corsets fits Star Yatisi et autres genres.
Linge de corps confectionné sur commande

MLLE COLLINS A toujours en mains un assortiment complet d'articles de mode à très bas prix, 310 rue Wellington, Ottawa

ACHETEZ VOTRE PAIN, TARTES, PAIN DE VIENNE, à la Boulangerie Union, D. LEE, propriétaire.
216—RUE DALHOUSIE—216

JOHN KERRIGAN
PLOMBIER SANITAIRE
Spécialement recommandé pour le posage des appareils de chauffage.
No 106 Rue LYON, OTTAWA

J. STEWART
Arpenteur provincial et ingénieur civil, bureau audessus de la pharmacie MacCarthy, 284 rue WELLINGTON, Ottawa.

WALKER McLEAN & BLANCHET
AVOCATS
Solliciteurs, Procureurs, Agents Parlementaires, Notaires, Etc., Etc.
No. 34½ RUE ELGIN, OTTAWA.
(Devant le Russell).

E. A. LEPROHON
ARCHITECTE
BUREAU: VICTORIA CHAMBERS
2ème étage, chambre No 9.
Résidence, 204 rue Daly, Ottawa.

LE PROFESSEUR GAGNON donne la santé au moyen d'un REMEDE SAUVAGE et d'une découverte importante pour la guérison de la Catharre. Tout le monde sait qu'il n'y a pas une seule maladie dans le monde sans qu'il y ait une racine ou une herbe pour la guérir. PROFESSEUR GAGNON 289 rue Dalhousie.

J. W. W. WARD,
AVOCAT, ETC
— BUREAU —
31 SCOTTISH ONTARIO CHAMBERS, Ottawa

Bains Turcs d'Ottawa, 26 Rue Albert. Dames admises de 10 hrs A.M. à 3 hrs P.M, Messieurs admis de 8 hrs P.M. à 11 hrs P.M.