

Mardi, 6 Avril 1890

SOMMAIRE

LA SEANCE D'HIER.
HONORABLES M. CHARLTON.
CHAMBRE DES COMMUNES.
SERVICE TELEGRAPHIQUE.
LE SERVICE DE BELLETRAI.
A TRAVERS OTTAWA.
WELLINGTON—LA ROUTE DE L'ARME. Raout de
Nadwy.
MARCHES D'OTTAWA.
MARCHES ETRANGERS.

LA SEANCE D'HIER

Les résolutions de M. Charlton, présentées au commencement de la séance d'hier, ont donné lieu à un débat d'une importance capitale, qui s'est terminé par un vote non moins important, pris à une heure ce matin. Le gouvernement peut compter cette journée parmi les plus heureuses qu'il ait vues, et il doit remercier ses adversaires de lui avoir fourni l'occasion d'un triomphe aussi complet. Ce succès fait augurer favorablement du débat sur la question du Pacifique, auquel la discussion d'hier aura servi de prélude. De fait, voilà la politique du gouvernement clairement exposée et victorieusement affirmée avant même d'avoir été formellement débattue. Cela va simplifier de beaucoup la tâche, pour les ministres et pour la chambre.

Les résolutions de M. Charlton avaient pour objet de condamner le système adopté au sujet des terres publiques du Nord-Ouest. Il serait assez difficile de préciser ce que l'honorable député a voulu dire en exposant ses plaintes et en attaquant le système en question. Il n'avait pas l'air de très bien le savoir lui-même, et il est tombé dans plusieurs contradictions qui dénotent son incertitude. Il a prétendu que la politique du gouvernement, au lieu de favoriser la colonisation et le développement du Nord-Ouest, les entravait au contraire; que notre système est inférieur à celui des Etats-Unis, et que les règlements concernant les terres du Nord-Ouest, actuellement en force, sont des plus défavorables.

Le Globe chante ce refrain depuis six mois, et M. Charlton voulait peut-être tout simplement donner à cette complainte le caractère officiel en la consignait dans les registres de la Chambre. Il commença par se plaindre de ce que le prix des terres est trop élevé et nuit, par conséquent, à la colonisation; il faudrait les donner pour rien au colon. Puis, passant à un ordre d'idées tout opposé, il reprocha au gouvernement de ne pas les vendre assez cher et de frustrer ainsi le trésor d'un revenu considérable.

Sir John Macdonald, qui se chargea de répondre à cette charge mal dirigée, fut promptement fait justice des reproches hasardés faits au gouvernement par M. Charlton. Il en prit occasion pour faire l'exposé complet de la politique officielle à l'égard des terres du Nord-Ouest et de l'entreprise du Pacifique. L'honorable premier ministre s'est élevé à une grande hauteur, et tout le monde admit que le discours qu'il a fait en cette circonstance est un des plus éloquentes et des plus forts qu'il ait prononcés.

La politique du gouvernement, dit-il, a un double objet: assurer en même temps l'établissement du Nord-Ouest et la construction du chemin de fer du Pacifique. Ces deux objets doivent s'atteindre l'un par l'autre. Le chemin de fer développera et colonisera le pays, et le pays, une fois colonisé et développé, acquerra les frais de la construction du chemin. L'immigration est toujours attirée par une entreprise de chemin de fer. Pour l'attirer encore davantage, le gouvernement offre les conditions les plus faciles et les plus avantageuses aux colons qui veulent s'établir le long de la ligne ou dans les pays qu'elle traverse et y acheter des terres publiques. Quoi qu'en dise l'opposition, son système de vente des terres est très libéral et aussi avantageux pour le moins que celui des Etats-Unis. Il favorise le prompt établissement du Nord-Ouest et assure un revenu qui permettra de payer le coût du chemin de fer.

Le gouvernement en achetant les territoires du Nord-Ouest se proposait de les ouvrir le plus vite possible à la colonisation. Pour arriver à cette fin, la construction du chemin de fer du Pacifique était nécessaire, et, dans l'exécution de cette entreprise, il voulait éviter au pays le poids d'un fardeau trop lourd. Il fallait que le régime même du Nord-Ouest portât en fin de compte la plus grande partie de ce fardeau. Le plan primitif du gouvernement devait produire de bons résultats. L'entreprise devait être donnée à des compagnies privées, qui en auraient toute la responsabilité et recevraient

l'aide public sous forme de concessions de terres par lots alternatifs, dont une moitié, réservée au gouvernement, devait, lorsqu'elle aurait acquis de la valeur, servir plus tard à acquitter toutes autres obligations qu'on aurait pu contracter. L'acte de 1874, passé sous l'administration libérale, changea ce plan et eut l'effet de placer l'entreprise sous le contrôle et la responsabilité directe de l'Etat, imposant ainsi au trésor une lourde charge. Si la première politique eût pu être suivie, a dit sir John, le chemin serait presque terminé aujourd'hui, sans qu'aucune charge eût été imposée au peuple.

Néanmoins, même dans les conditions présentes, le succès final ne fait aucun doute, avec les moyens qui ont été adoptés pour la vente des terres et pour l'organisation de la colonisation. En évaluant à 20,000 le nombre des émigrants et à 6,000 celui des chefs de familles qui viendront au Nord-Ouest pendant la présente année pour y prendre des terres, et en supposant que ce chiffre aille en augmentant dans la proportion de dix pour cent pendant la décennie suivante, ce qui n'est aucunement exorbitant, on calcule très bien—et le calcul exposé par sir John a été fait par des experts—qu'en 1890, le gouvernement, avec le mode actuel, aura vendu des terres publiques à cette population de nouveaux venus pour un montant total de plus de soixante-dix millions, dont une partie seulement, sans doute, sera versée alors, mais dont l'excédant, sous le système des préemptions, sera strictement placé.

Ce mode de préemption est considéré par le gouvernement comme excellent, et les résultats permettent de constater déjà son efficacité. Il n'y a guère de colon actuellement qui ne veuille se prévaloir de l'avantage offert, et qui en prenant un homestead, ne se réserve le lot de préemption. Chaque homestead cédé constitue ainsi pour le gouvernement un double placement. Quant aux prix et aux conditions de paiement, sir John a montré qu'ils sont aussi favorables, sinon plus favorables même, qu'aux Etats-Unis, et les règlements sont redigés de manière que notre Nord-Ouest peut faire la concurrence au pays voisin pour attirer l'émigration.

Sir John est d'avis qu'avec les soixante-dix ou soixante-quinze millions que les terres publiques du Nord-Ouest auront produit dans dix ans, on aura suffisamment pour payer les frais de construction de la section du Pacifique, comprise entre le lac Supérieur et les Montagnes Rocheuses. Cette assertion peut paraître hasardée. Cependant, le calcul a été préparé par des hommes de l'art.

Pour ce qui est de l'augmentation probable de la population dans cette région pendant la décennie qui commence, nous croyons que les chiffres donnés par le premier ministre ne sont nullement exagérés, et il l'a fait voir lui-même par comparaison, en citant l'exemple des Etats de l'Ouest. La province de Manitoba et le Nord-Ouest, tout le monde s'accorde à le dire, sont en voie de se développer aussi vite que les Etats de l'Ouest. Or, ceux-ci ont augmenté beaucoup plus rapidement, depuis leur fondation, qu'au taux de 25,000 âmes par année. C'est par centaines de mille âmes chaque année que la population du Minnesota, de l'Iowa, du Nebraska, du Wisconsin, se multiplie présentement. Nul doute que le Nord-Ouest canadien aura la même fortune, et dans vingt ou trente ans, il nous aura rendu, par le produit des terres et par sa contribution, un revenu commun, plus que nous n'aurons dépensé probablement pour le chemin de fer du Pacifique.

Ce discours de sir John a produit un grand effet, et il est destiné à avoir du retentissement dans le pays. Il est propre à affermir la confiance générale dans la politique du gouvernement. La chambre s'est faite l'écho du sentiment public en donnant aussitôt une preuve de cette confiance et en votant, par une majorité de quatre-vingts voix sur cent soixante votants, les amendements proposés par M. White. C'est une défaite bien conditionnée pour l'opposition, et un motif d'encouragement pour le ministère.

M. Shebyn, député de Québec Est, écrit au Chronicle pour l'informer qu'il refuse d'accepter la vice-présidence du club de réforme de cette ville à laquelle on l'a nommé sans sa permission. Il se déclare indépendant des partis et annonce que son intention est de se retirer de la vie publique à la première occasion favorable. On voit que le parti libéral de Québec a réussi par sa conduite à dégouter et à perdre l'appui de ses amis les plus considérés dans cette province.

ECHOS DU JOUR

Le parti conservateur a tenu un caucus ce matin.

Les élèves du collège Joliette prendront part à la grande démonstration nationale, qui aura lieu à Québec le 24 juin prochain.

L'honorable M. Gibbs a été appelé à remplacer feu le sénateur Seymour. M. Gibbs a formé partie de l'administration Macdonald en 1873; il avait été défait aux dernières élections. C'est un manufacturier important qui jouit d'une haute considération.

Les résolutions de sir Leonard Tilley relatives aux banques, doivent bientôt être soumises au Parlement. On croit qu'elles obtiendront l'assentiment de la plupart des institutions monétaires du pays, avec les représentants desquels le ministre des finances a tenu plusieurs conférences.

Le Journal des Trois-Rivières annonce que M. G. Gouin, des Trois-Rivières, vient d'être nommé gérant du chemin de fer des Piles, dont il a été l'un des constructeurs. C'est une excellente nomination. M. Gouin étant compétent sous tous rapports pour une charge de cette nature.

Le Scientific American déclare que le temps arrive où les Canadiens pourront lutter avec avantage contre les Américains dans certaines branches de commerce. De toutes les parties du pays, de Toronto, d'Hamilton, de Montréal, nous arrivent les nouvelles les plus encourageantes au sujet de la reprise des affaires.

Nous avons reçu le numéro-prospectus du Bulletin du club Carrière, qui, comme il est facile de le juger par son nom, a pour but de défendre les principes conservateurs. Le premier numéro du nouveau journal, qui est rédigé par plusieurs jeunes gens de talent, MM. Duhamel, Nantel et Charbonneau, est fort intéressant. Nous souhaitons à notre jeune confrère bonne santé et longue vie.

Nous constatons avec plaisir—dit le Journal des Trois-Rivières—que l'établissement de M. McDougall pour la confection des roues de chemin de fer est en pleine activité. Il reçoit de nouvelles commandes chaque semaine, et les compagnies de chemin de fer d'Ontario qui, les premières, ont fait l'essai des roues nouvellement manufacturées aux Trois-Rivières, s'en montrent complètement satisfaites. La moyenne des roues fabriquées par semaine, est de 120, lesquelles sont immédiatement expédiées. Il est à espérer que les gouvernements de Québec et d'Ottawa donneront à cet établissement tout l'encouragement possible.

CHAMBRE DES COMMUNES

L'orateur prend son siège à trois heures.

Après les affaires de routine.

M. Stephenson présente le septième rapport du comité conjoint des impressions.

M. Trow—Le soulevé une question personnelle. Le ministre de l'Agriculture a déclaré qu'il était faux que l'aie reçu de l'argent pour mes pamphlets sur le Nord-Ouest et cependant le Montreal Gazette renouvelle ses attaques contre lesquelles je m'inscris en faux encore une fois.

M. Ory—Le Maiti prétend que je me suis élevé contre l'intérêt énorme demandé par la compagnie de Crédit et de Prêt; comme on peut s'en rendre compte en consultant le Hansard, je n'ai jamais mentionné le nom de cette compagnie.

Sir John Macdonald—L'honorable député n'a pas mentionné le nom de la compagnie en question et il n'avait parié en termes peu élogieux, je me serais empressé de le contredire, car depuis trente ans que je suis en rapport avec elle, j'ai acquis la conviction qu'elle n'avait jamais exigé que des intérêts modérés.

Les bills suivants sont considérés en comité:
Acte autorisant et pourvoyant à la liquidation de la banque Stadacona (tel que modifié par le comité des banques et du commerce).

Acte ayant pour objet d'autoriser le feu et sur la vie, la Stadacona, à remettre sa charte et de pourvoir à la liquidation de ses affaires, (tel que modifié par le comité des banques et du commerce).

Acte concernant la compagnie du chemin de fer de Credit Valley (tel que modifié par le comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques).

M. Langvin dit que le gouvernement avait porté secours aux pêcheurs du comté de Guysborough dans la détresse; qu'il serait disposé à supporter pareillement d'autres pêcheurs sur la côte sud de la Nouvelle-Ecosse qui sont aussi dénués de ressources, et si le besoin était impérieux, et qu'il ferait à ce sujet un rapport au parlement; et qu'enfin le gouvernement avait obtenu des informations à ce sujet.

En réponse à M. Royal,
M. J. Macdonald dit que le gouvernement avait pris des mesures propres à prévenir le retour de conflits de juridiction tel que celui qui s'est produit récemment à l'occasion du mandat d'incarcération décerné, au Portage de Rat, dans le district de Kewatin, par un magistrat tenant sa commission de l'exécutif d'Ontario, contre un individu accusé de meurtre, qui a été dirigé sur la prison de Prince Arthur's Landing, sous la garde d'un constable commissionné par la même autorité, pour y subir son procès devant une cour appartenant à cette province.

En réponse à M. Royal, demandant si le gouvernement a l'intention, en vue de ce qui vient de se passer devant les tribunaux à Winnipeg, dans la cause de la compagnie de la Baie d'Hudson vs. George Ayotte, et afin d'éviter le retour de semblables troubles, de protéger les colons qui peuvent établir, par preuve assermentée, leur occupation, avant le 15 juillet, 1870, de certaines terres qui se sont trouvées plus tard enclavées dans les townships.

Sir John Macdonald répond que le gouvernement avait eu connaissance des faits et qu'il prendrait des mesures en conséquence.

En réponse à M. Patterson (Essex), M. Pope (Compton), dit que le gouvernement considérait actuellement l'opportunité de rappeler les mesures restrictives de l'importation du bétail des Etats-Unis et plus spécialement des animaux reproducteurs.

M. Charlton fait motion pour que la Chambre se forme en comité général pour examiner certaines résolutions concernant l'opportunité de disposer des terres publiques du Canada, en les vendant autant que possible à des colons. Je présente cette motion, dit-il, non-seulement dans le but de favoriser les intérêts de ce pays pour le présent, mais encore pour l'avenir. Le Nord-Ouest est appelé à un grand avenir; il est important que ce pays soit colonisé aussitôt que possible, et les règlements actuellement en vigueur, ne sont pas en aucune façon la solution. Nous devons offrir aux colons des avantages égaux à ceux des Etats-Unis, ce que nous ne faisons pas aujourd'hui. Il est vrai que les règlements ont subi quelque altération, mais ils ne donnent pas encore une satisfaction suffisante.

Dans chaque canton huit sections sur trente huit ont été mises de côté pour les "homesteads," huit pour préemption, et huit pour fins de chemins de fer. Chaque "homestead" et chaque lot de préemption est limité à 160 arpents. Les sections réservées aux "homesteads" sont entièrement isolées, ce qui constitue pour les colons un désavantage considérable. Les territoires de l'Indiana, de l'Ohio, du Minnesota et de l'Illiana, ont été établis par de hardis pionniers et le même élément colonisera le nord-ouest, si on lui offre des conditions avantageuses.

Nous devrions profiter de l'expérience des Etats-Unis, qui après avoir essayé de vendre les terres ont bientôt abandonné ce système pour les donner gratuitement aux colons. Le chemin de fer du Pacifique a une concession de 100,000,000 d'acres, c'est plus qu'on a accordé à aucune ligne des Etats-Unis.

La politique suivie par le gouvernement, aura pour effet de mettre les terres en possession de spéculateurs et comme on peut le voir différentes compagnies sont déjà formées pour acquérir le territoire. Le pays sera tout à gagner si les terres si Nord-Ouest étaient cultivées par de libres tenanciers et non pas par des fermiers dépendant d'une compagnie. Il faut espérer qu'oubliant toute dissension politique la chambre inspirera au gouvernement les mesures les plus propres à favoriser le développement du Nord-Ouest et à assurer son avenir.

Sir John Macdonald—J'ai écouté avec plaisir le discours de l'honorable député et je n'ai pas de doute que ceux qui l'ont écouté n'ont pu manquer d'admirer avec moi les sentiments élevés qu'il exprimait. L'honorable député n'a pas mentionné le nom de la compagnie en question et il n'avait parié en termes peu élogieux, je me serais empressé de le contredire, car depuis trente ans que je suis en rapport avec elle, j'ai acquis la conviction qu'elle n'avait jamais exigé que des intérêts modérés.

Je dois dire cependant que je n'ai pas parfaitement suivi l'idée de mon honorable ami. Il dit d'abord qu'il serait nécessaire d'abandonner les terres du Nord-Ouest aux colons actuels. Plus loin, il dit que les conditions étaient si élevées, le climat si rude, que les émigrants se dirigeaient vers les Etats-Unis, et en dernier lieu il dit que nous donnons les terres presque pour rien et que nous accordons aux colons toutes les facilités possibles pour les payer. L'honorable député n'a pas rendu clairement sa pensée; il n'indique aucune ligne de conduite au gouvernement; il ne dit pas s'il faudrait concéder les terres gratuitement ou les vendre, et il n'indique pas si nos conditions sont trop dures ou trop faciles.

L'achat du territoire a coûté des sommes considérables au moment où il est entré dans la confédération canadienne; c'était un pays entièrement sauvage, et tout le monde comprenait qu'on ne pouvait le développer qu'à l'aide d'un chemin de fer. Toutefois, il ne fallait pas s'engager dans une entreprise qui fit peser sur le pays un trop lourd fardeau. En 1878, la chambre décida unanimement que le chemin de fer ne devait pas être construit par le gouvernement, mais par des compagnies qui recevraient des octrois en terres ou en argent. Les octrois de terres étaient accordés à certaines conditions, c'est-à-dire que le gouvernement avait stipulé que les lots seraient vendus à un prix fixé par lui et par les compagnies. Si cette politique avait été suivie, aujourd'hui, le chemin de fer traverserait presque le continent et la population du pays n'aurait pas eu à supporter le moindre fardeau. Plus tard on abandonna l'idée de construire un chemin au moyen de l'initiative particulière, et le gouvernement de mon honorable ami, le député de Lambton, adapta l'acte des chemins de fer de 1874, pourvoyant à ce que les entrepreneurs du chemin reçoivent un crédit de \$30,000,000 et un octroi de cinquante mille acres de terre. Dans cette loi de 1874, il était également prévu que le gouvernement pourrait se charger de l'entreprise, au lieu et place des compagnies particulières, et c'est dans ces conditions qu'il a procédé à la construction de l'embranchement du lac Supérieur à la rivière Rouge, ce chemin traversant un pays aride, impropre à la colonisation. Par exemple, elle a adopté pour la section à l'ouest de la rivière Rouge, le système américain tant vanté par l'honorable député, c'est-à-dire qu'elle a décidé de vendre un lot au plus haut enchérisseur et de se réserver le lot alternatif.

Il n'est pas possible de comprendre si l'honorable préopinant était oui ou non en faveur de la préemption. Il a cité, en effet, un rapport d'un commissaire des Etats-Unis recommandant l'abolition de la préemption; mais je ne sais pas que le gouvernement américain ait adopté ce plan. L'honorable préopinant dit que le système de préemption est plus en force que jamais. Nous donnons à chaque émigrant, à chaque chef de famille, voulant se fixer dans le Nord-Ouest, 160 arpents de terre. Si l'émigrant occupe sa terre pendant cinq ans, nous lui donnons son titre de propriété, et de plus nous lui accordons le droit d'acheter, aux prix mentionnés dans les règlements, les 160 arpents joignant sa propriété. Je ne crois pas qu'un seul pays au monde soit en mesure d'offrir de semblables avantages, et non pas seulement aux Etats-Unis. De plus, le système de préemption est plus en force que jamais.

Après avoir dit différentes statistiques, relatives à l'augmentation de la population dans certains états de l'ouest des Etats-Unis, l'honorable ministre dit que cet accroissement

était dû à la politique libérale du gouvernement américain, qui avait accordé aux compagnies de chemins de fer des octrois de terre considérables. Les spéculateurs américains ont occupé des étendues immenses de terrains, mais le fait ne se reproduira pas au Nord-Ouest. Les spéculateurs ne pourront acquérir que 640 arpents en un lot et ils auront pour les entraver une taxe qui sera imposée sur les terres non occupées, ce qui les obligera à se défaire promptement de leurs lots.

Le gouvernement avait cru' agir sagement en n'appliquant pas les lois du "homestead" aux terres se trouvant dans un rayon de cinq milles du chemin de fer; il pensait avec raison que les colons qui voulaient avoir un chemin de fer à leurs portes, devaient faire quelques sacrifices, mais l'opposition et ses organes ont fait entendre de telles protestations, que le gouvernement a dû changer le premier règlement, qu'elle regarde encore, toutefois, comme parfaitement juste.

La vente de nos terres dans les conditions indiquées nous donnera, non seulement, les ressources suffisantes pour activer la construction du chemin, mais encore amènera la colonisation de ces immenses territoires. La politique du gouvernement, si large et si prévoyante, ne peut manquer de recevoir l'approbation de tous ceux qui aiment véritablement leur pays. (Applaudissements prolongés.)

M. Anglin—Le produit de la vente des terres produira à peine le montant nécessaire pour payer l'intérêt des sommes dépensées pour la construction du chemin du Pacifique. M. Plum réfute les arguments de l'auteur de la motion, (M. Charlton) et cite différentes statistiques des Etats-Unis, pour montrer que le système adopté par le gouvernement pour la vente des terres, est préférable à tous les autres.

M. White (Cardwell)—On a prétendu que l'émigration de la province de Québec se dirigeait de préférence sur les Etats-Unis que sur le Nord-Ouest. La raison en est bien simple; depuis quelque temps des grèves se sont élevées dans de grands centres manufacturiers américains et actuellement des agents parcourent la province pour recruter des ouvriers. Ces ouvriers ne s'expatrient que temporairement; la plupart laissent leur famille au Canada et se proposent de revenir dès que le temps de leur engagement sera terminé. D'un autre côté il serait ridicule de penser à attirer au Nord-Ouest une autre classe que celle des agriculteurs, le pays n'est pas encore assez développé pour offrir des avantages aux artisans.

Les honorables députés de l'opposition ont établi une comparaison entre l'accroissement de la population des Etats-Unis et celle du Canada. La comparaison n'a pas de raison d'être, car on sait bien que nos territoires sont ouverts depuis peu, tandis que les Etats-Unis ont été peuplés depuis longtemps. Les ramifications existent de puis plus de deux ans. Après avoir fait l'éloge de la politique du gouvernement relative aux terres du Nord-Ouest, l'honorable député propose l'amendement suivant à la résolution: "Que la politique du gouvernement, relativement à la disposition des terres, dans le Manitoba et le Nord-Ouest, est de nature à encourager la colonisation rapide de ces régions et à réaliser l'argent nécessaire pour la construction du chemin de fer du Pacifique, sans faire peser de nouveaux impôts sur le peuple, et qu'elle mérite l'approbation de la Chambre."

M. McKenzie et McLennan prennent la parole, après quoi l'amendement est adopté sur une division de 120 pour et 40 contre.

La chambre s'ajourne à 1.20 A. M.

CHAPEAUX DE SOIE.
Les nouvelles modes de chapeaux pour les printemps sont prêtes. Ces chapeaux font bien, sont très légers et conviennent à presque toutes les figures.

R. J. DEVLIN
TOUS LES JOURS
GRANDE VENTE!

MARCHANDISES
Nouvelles et de Grand

O'DONERTY et Cie.
110 RUE SPARKS

CHAPEAUX DE SOIE.
Les nouvelles modes de chapeaux pour les printemps sont prêtes. Ces chapeaux font bien, sont très légers et conviennent à presque toutes les figures.

R. J. DEVLIN
TOUS LES JOURS
GRANDE VENTE!

MARCHANDISES
Nouvelles et de Grand

O'DONERTY et Cie.
110 RUE SPARKS

CHAPEAUX DE SOIE.
Les nouvelles modes de chapeaux pour les printemps sont prêtes. Ces chapeaux font bien, sont très légers et conviennent à presque toutes les figures.

SERVICE A THE

PORCELAINE,

(44 morceaux)

\$5.00

C. S. Shaw & Cie

IMPORTATEURS

68 rue Sparks

VIENT DE PARAITRE

UN PARALLELE

Lord Beaconsfield et sir John Macdonald

PAR

JOSEPH TARDÉ

Brochure sur papier de luxe, accompagnée de portraits de lord Beaconsfield et de sir John Macdonald.

Prix: 50 cts. l'exemplaire

S'adresser au bureau du Canada.

HOTEL MONTREAL

TENU PAR

MICHEL COALLIERE alias NAVION

COIN DES RUES

Wellington et Bridge, Hull

Brands et cigares de premier choix, et table de première classe. Chevaux et voitures de toutes sortes à volonté.

Les personnes qui visitent Hull en touristes ou pour affaires, feront bien de descendre à cet hôtel, où elles trouveront tout le confort désirable.

19 février 1890.

EDUCATION

CLASSE PRIVEE DU JOUR ET DU SOIR

Pour les Jeunes Gens

Le latin et le Français par un professeur compétent.

Le latin et le Français sont extra.

On recevra un certain nombre de pensionnaires.

Pour plus d'informations, s'adresser au professeur, à sa résidence, No. 19 rue Murray

J.-B. LEFEBVRE, Professeur

Ed. O'LEARY,

MARCHAND TAILLEUR

ET

Fournisseur des Messieurs

Un bon assortiment de

TWEEDS

Pour

L'AUTOMNE ET L'HIVER

A des prix qui conviennent à toutes les bourses.

Ottawa, 10 Nov., 1879. Jan

EUGENE ROBITAILLE

HORLOGER ET BIJOUTIER

PRATIQUE.

Fait aussi les

OUVRAGES EN CHEVEUX.

Dorures et plaqués de toutes sortes,

AU PLUS BAS PRIX.

45, RUE RIDEAU, Block Egliseon. Ottawa, 11 sept. 1879. Jan

Nouvel Atelier

Photographique

140 Rue Sparks,

(interlocuteurs JARVIS)

12 PHOTOGRAPHIES pour \$1

DORION et DELORME

Propriétaires Ottawa, 3 déc., 1879.