

Les sujets de discussion suivants sont adoptés :

1^o Laquelle des deux grammaires est préférable, ou celle de Poitevin ou celle de Chapsal ? Discutants inscrits : MM. Boudrias et Cassegrain.

2^o Quelle est la meilleure manière d'enseigner les règles d'intérêt ? Discutants : MM. Bellerose et Emard.

Enfin, sur proposition de M. P. H. St. Hilaire, secondé par M. H. T. Chagnon, il est résolu que la conférence soit ajournée au dernier vendredi de janvier prochain, à 9 heures du matin.

U. E. ARCHAMBAULT,
Sec. pro-temp.

Entrée des Elèves de l'Ecole d'Agriculture de Ste. Anne.

Depuis le premier de ce mois, treize élèves, tant anciens que nouveaux, sont entrés à l'Ecole d'agriculture. Sur ce nombre dix ont droit aux bourses accordées par la Chambre d'agriculture, et trois sont laissés aux ressources de leur famille.

Comme tous ceux qui envoient leurs enfants étudier cet art si précieux font preuve d'intelligence et d'attachement au sol de la patrie, nous croyons les faire connaître dans la personne de leurs fils, en publiant les noms de ces derniers et le lieu de leur résidence :

Michel Gauvin, Ancienne Lorette ; Augustin Fortin et Auguste Gagné, de l'Islet ; Adélard Forgues, de St. Michel (Bellechasse) ; Cyprien Langlois, de St. Laurent (Isle d'Orléans) ; Ernest Ouellet, de Ste. Anne ; Elie Lepage, de Rimouski ; Narcisse Gauvin, de l'Ancienne Lorette ; Damase Roy, de St. Valier (Bellechasse) ; Ephrem Desnoyers, de St. Jean-Baptiste (Rouville) ; John Hector, de Toronto ; Pierre Valois, de la Pointe-Claire (Montréal) ; Jacques Cartier, de St. Antoine (Chambly).

Douze autres élèves sont attendus sous peu de jours. Sur ce nombre dix auront droit à des bourses.

Comme on le voit, les élèves seront bien plus nombreux cette année que les années précédentes. Cet accroissement est d'un bon augure pour l'avenir de la cause agricole, et une preuve évidente que le nombre des amis de l'agriculture améliorée augmente de jour en jour.

CONDITIONS D'ADMISSION.

Pour être admis, les aspirants doivent, 1^o. Présenter les meilleurs témoignages de moralité et de bon caractère ; 2^o. Avoir au moins seize ans ; 3^o. Savoir lire et écrire la langue française, et les quatre premières règles de l'arithmétique.

PRIX ET MODE DE PAIEMENT.

Vingt-quatre piastres par année payables d'avance en trimestre de \$8 chacun ; le premier finissant au 1^{er} janvier, le second au 1^{er} mai, le troisième avec l'année. Un trimestre commencé est dû tout entier, même en cas de sortie ou d'absence. Cette somme est pour l'instruction, le droit à la bibliothèque, l'usage des outils et instruments, et le lit complet excepté les draps.

Les livres, le papier et les autres articles de bureau seront fournis, sur la demande des parents, au prix des mêmes objets chez les marchands de Québec. Prix, environ \$1 à 2.

Le pensionnat est tenu par Madame Veuve E. Ouellet, sous la surveillance immédiate du professeur et sous le contrôle de l'école. Prix, \$6 par mois, payables invariablement d'avance.

Les élèves demi-boursiers de la Chambre d'agriculture B.-C. n'ont à donner que \$2 à chacun des trimestres pour leur instruction, et \$3 par mois pour leur pension. — *Gazette des Campagnes*.

Bulletin des Publications et des Réimpressions les plus Récentes.

St. Hyacinthe, août 1865.

MCGEE : Note sur les gouvernements fédéraux passés et présents, par l'hon. T. D. McGee, traduit de l'anglais par G. Gladu. Presses du *Courrier*. 62 p. in-8.

C'est là un utile travail, et nous voyons avec plaisir que notre jeunesse s'exerce à ces modestes mais profitables essais de traduction et d'analyse qui forment si sûrement l'homme et l'écrivain.

MERCIER : L'Héroïsme—La Patrie, par Honoré Mercier ; 80 p. in-8.

Ce sont deux lectures, dont l'une a été faite devant l'Institut-Canadien de St. Hyacinthe, l'autre devant une société littéraire d'Acton. Elles font preuve d'une belle imagination, d'un style élégant et bien nourri et d'un sincère patriotisme.

Québec, juin, juillet et août 1865.

FLEMING : Report on the Intercolonial Railway exploratory survey, by Sanford Fleming ; 160 p. gd. in-8, et deux grandes cartes. Desbarats.

Ce document public est imprimé avec un luxe plus qu'ordinaire. Nous en empruntons l'analyse au *Courrier de St. Hyacinthe* :

"M. Fleming commença une exploration du pays que devait traverser le chemin de fer projeté, au printemps de l'année 1864.

"Il avait pour l'assister quatre partis d'hommes ayant chacun à leur tête un ingénieur d'expérience.

"C'est le rapport de leurs travaux qui vient d'être soumis à la chambre. Il y a déjà en opération un chemin de fer entre Halifax, la capitale de la Nouvelle-Ecosse, jusqu'à Truro, au nord de cette première ville. Sa longueur est de 60 milles. Le chemin de fer du Grand Tronc s'étend jusqu'à la Rivière-du-Loup, de sorte qu'il reste à faire le chemin entre Truro et la Rivière-du-Loup. La distance, en ligne directe, entre ces deux localités est de 360 milles. Mais une ligne directe aussi tracée aurait à traverser le bassin de Cumberland et l'anse du Petitcodiac, deux extensions navigables de la baie de Fundy. Pour éviter ces obstacles il faut aller vers l'est.

"Entre les eaux de la baie de Fundy, au fond de l'anse du Petitcodiac et ceux du golfe St. Laurent, au havre de Shédiac, la distance est d'environ 13 milles ; et pour aller de la terre ferme à la Nouvelle-Ecosse, un chemin de fer doit nécessairement passer par cet isthme étroit. Un chemin de fer est déjà construit à travers l'isthme jusqu'à Moncton, petite ville située au fond de l'anse du Petitcodiac, et de là, en gagnant vers l'ouest, jusqu'à St. Jean, Nouveau-Brunswick. Comme cette voie ferrée est en partie destinée à former une section de quelques-unes des routes projetées du chemin de fer intercolonial, on la prend pour limite de séparation entre les deux sections principales du tracé qu'on appelle "section de la Nouvelle-Ecosse" et "section du Nouveau-Brunswick et du Canada." Le principal obstacle à vaincre dans la section de la Nouvelle-Ecosse est une ligne de montagnes connues sous le nom de monts de Cobequid. Ils s'étendent immédiatement au nord de Truro. Leur longueur est d'à peu près 100 milles, et leur hauteur de 800 à 1000 pieds sur une largeur de 10 à 12 milles. Moncton se trouvant à peu près au nord-ouest de Truro, le chemin de fer qui relierait ces deux localités devrait être dirigé d'une manière oblique à travers la ligne des monts de Cobequid.

"Différentes routes ont été tracées depuis Truro, vers le Nouveau-Brunswick, aboutissant au chemin de fer de Shédiac et de Moncton, un peu à l'est de cette dernière ville ; mais toutes ces lignes exigeront des travaux considérables pour traverser les montagnes.

"Pour relier le chemin de fer du Grand Tronc à celui de Shédiac et Moncton, M. Fleming considère que trois espèces de routes sont praticables : les routes qui longent la frontière des Etats-Unis, celles qui longent le St. Laurent et celles qui passent par le milieu des terres, à une égale distance à peu près des Etats-Unis et du St. Laurent.

"Les routes qui passent le long de la frontière du Maine ont bien quelques avantages ; mais par égard pour la défense militaire des possessions anglaises, le chemin de fer ne doit point passer trop près d'un pays étranger. De Québec à la Rivière-du-Loup, la distance la moins grande qu'il y ait entre le chemin de fer du Grand Tronc et la frontière américaine est trente milles. M. Fleming, dans la ligne qu'il a explorée, a cru devoir se tenir à une distance pour le moins aussi grande de la frontière. C'est pourquoi il a commencé l'exploration à la rivière des Trois-Pistoles et a continué par le lac Temiscouata, la rivière Toledé, la rivière Verte et la vallée du Goumamitz ; de là par Deux Ruisseaux Waspkehegan, la partie supérieure du Miramichi et du Nashwaak, par la vallée du Keswick et la rivière St. Jean jusque vis-à-vis Fredericton, et de là en passant par la tête du Grand Lac, jusqu'à la station d'Apoahqui, sur la ligne de Shédiac et Moncton.

"Telle est la partie explorée l'été dernier sous la surveillance de M. Fleming, telle est la partie pour laquelle il faut une évaluation des dépenses probables, en y comprenant la section qui s'étend du chemin de fer du Nouveau-Brunswick à Truro, dans la Nouvelle-Ecosse. La section de Moncton à Truro est évaluée à \$5,200,000 ; la section du Nouveau-Brunswick et du Canada, s'étendant de la Rivière-du-Loup à Apoahqui, coûtera, selon M. Fleming, \$15,435,500, ce qui fait une évaluation totale de \$20,635,505, coût probable du chemin de fer intercolonial. Cette somme constitue une dépense moyenne d'à peu près de \$46,000 par mille."

LA ST. JEAN-BAPTISTE à Québec en 1865 ; 86 p. in-8. Duquet et Cie.

Cette jolie brochure contient, outre un compte-rendu de la fête, l'éloquent sermon de M. l'abbé Chandonnet, le discours de M. Huot et la causerie littéraire de M. Fabre. Elle fait partie de la "Bibliothèque Canadienne," série de lectures choisies publiées par ce journal et dont nous avons déjà souvent parlé.

LEMOINE : Maple Leaves—Third series—Canadian History and Quebec Scenery, by J. M. LeMoine, Esq. ; 137 p. Hunter, Rose et Lemieux.

M. LeMoine poursuit son entreprise patriotique, et cette troisième livraison est embellie de pas moins de 19 photographies de Livernois qui représentent les délicieuses villas des environs de la capitale. Il y a ajouté deux plans de Québec en 1759, lithographiés d'après l'ouvrage de Jeffries, une photographie d'une très-rare et très-ancienne gravure représentant le débarquement de Wolfe au-dessous de Sillery, et une carte de l'île-aux-Grues. Les articles historiques et les descriptions de résidences sont d'une lecture très-agréable et présentent une grande variété de sujets. Nous avons reproduit dans notre dernier journal anglais l'article sur M. de LaCorne St. Luc.

ANNUAIRE de l'Université Laval pour l'année académique 1865-66 ; 44 xvi p. Côté et Cie.