

*Pointe est d'Anticosti.*

On a replacé le lambrissage que le vent avait détaché de la tour au printemps.

*Isle à la Pierre.*

Deux cents tonnes de pierre ont été placées autour de la jetée pour prévenir le déchaussement.

*Phare flottant de la Traverse d'en bas.*

Des réparations considérables ont été faites à ce bateau, et spécialement à sa chaudière.

*Phare flottant de Manicouagan.*

Quelques réparations ont été faites à ce bateau et à sa machine. Des bouilleurs neufs ont été mis dans la chaudière.

*Malbaie.*

L'ancien feu sur perche a été remplacé par une lanterne en bois construite sur le toit du hangar aux marchandises, et on a remplacé le bec de la lampe par un autre adopté aux mèches plates de très grandes dimensions. Le nouveau feu est décidément meilleur que le premier.

*Phare flottant de l'Île Rouge.*

De nouveaux bouilleurs ont été mis dans la chaudière, et la machine a reçu d'autres réparations devenues nécessaires.

*Phare flottant de la Traverse d'en haut.*

Il a été muni de nouvelles pompes, et sa coque a subi de légères réparations.

Aux phares du Rocher Algernon, des Pots à l'Eau-de-Vie et des Pèlerins, on a remplacé les becs de lampes par les becs doubles de Hink.

A l'ouverture de la navigation cette année, on a changé la situation de plusieurs bouées du fleuve entre Québec et le Saguenay, afin de mieux indiquer les extrémités des hauts-fonds telles que déterminées par les récents travaux hydrographiques du commandant Maxwell.

Les bouées ont été maintenues dans leur nouvelle situation, et ont donné satisfaction aux pilotes et autres intéressés.

Pendant l'exercice clos le 30 juin dernier, l'entretien des phares, phares flottants, dépôts de vivres, bouées, balises et sifflets de brume de cette division, a coûté \$106,750,70, et les frais de construction de phares, y compris ceux du signal de brume dernièrement établi au cap Norman, se sont élevés à \$5,326.14.

Dans le cours de l'été dernier, un examen spécial du fleuve et du golfe Saint-Laurent entre Québec et le détroit de Belle-Isle a été fait par M. Wm. Anderson, ingénieur du ministère de la marine, et le lieutenant W. H. Smith, M. R., président du conseil des examinateurs des capitaines et seconds, qui accompagnèrent le steamer "Napoléon III" dans sa tournée d'approvisionnement des phares et signaux de brume du golfe. Ces messieurs furent chargés par vous d'étudier la question d'améliorer la navigation dans cette partie du pays et de faire un rapport à ce sujet, après s'être pénétrés des recommandations présentées par les grandes compagnies maritimes et les marins qui suivent cette route.